

MAARTEN LOOPMANS EN FILIP MARRÉCAU

mmv. de diensten Gebiedswerking, Ruimtelijke Planning en Welzijn/Wonen van de provincie West-Vlaanderen en in het bijzonder de projectbegeleiders Katrien Devliegher, Bert Kestelyn, Jan Leicher, Tim Van Beveren, Anne Vandermeulen, Silvie Vanhoutteghem, Filip Van Lancker, Lieven Veulemans en Ingrid Vyvey.

OMGEVING OP MENSENMAAT

PRAKTIJKBOEK SOCIAAL-RUIMTELIJKE PLANNING IN WEST-VLAAMSE DORPEN EN STEDEN



Woord vooraf

Onze omgeving wint steeds meer aan belang. De (beperkte) ruimte kent een groeiende impact op de gebruikers van die ruimte: de mensen.

Bestaande (open) ruimte op een kwalitatieve manier (her) invullen, is geen zaak meer van (groot-) steden alleen. De uitdaging stelt zich evengoed in kleinere gemeenten: van een bijkomende verkaveling of de herinrichting van een hele dorpskern tot aan de heraanleg van het dorpsplein of een bestaande speelruimte.

Onze lokale besturen vormen, als beleidsmakers en als mogelijke bouwheren, een sturende factor in die ruimtelijke ontwikkeling. Als zij met ruimtelijke plannen en (her-) ontwikkelingsprojecten 'menselijke' buurten willen vormgeven, dan vertrekken ze best ook van de behoeften die er 'leven'.

Dit betekent best ook zo snel mogelijk de dialoog aangaan met de ontwerpers, welzijnswerkers, verenigingen, bewoners ...

Want samen observeren, vanuit het geheel van behoeften, kennis, ervaring en deskundigheid, leidt tot een verhoogde en duurzame woon- en leefkwaliteit in publieke ruimtes.

Dit lijkt een evidente opgave, maar dat blijkt het op vandaag (nog) niet te zijn.

Vanuit die overtuiging lanceerde de provincie eind 2014 onder de 64 West-Vlaamse gemeentebesturen een oproep naar kandidaten voor een aantal begeleide pilootprojecten.

Uiteindelijk gingen er 7 projecten 'Omgeving op mensenmaat' van start.

Professor Maarten Loopmans (hoofddocent sociale geografie aan de KU Leuven) nam de betrokken pilootgemeenten op sleeptouw om op verschillende momenten van het ruimtelijk planningsproces de samenwerking tussen maatschappelijke en stedenbouwkundige professionals te verbeteren. Daarbij werd ook gekeken hoe de opgedane kennis kon leiden tot een meer gedragen projectontwerp.



Geachte lezer,

Voor u ligt het handboek 'Omgeving op mensenmaat' dat de weergave is van de West-Vlaamse toepassing van de methodiek 'plannen voor mensen'. Het wil meer betekenen dan het verslag van een boeiend avontuur. Het is vooral de bundeling van praktijkervaringen en leerpunten die we distilleerden uit deze zeven gelopen trajecten. Deze zijn stuk voor stuk anders, net omdat ze geschreven zijn in en op maat van de gemeente.

Onder het motto 'praktijk biedt de beste theorie', wens ik u veel plezier bij het lezen van dit handboek.

We hopen dat de verzamelde inzichten u kunnen inspireren met het oog op uw eigen plannen voor mensen, binnen hun geheel eigen omgeving.
Want de buurt, begint die niet bij ons allemaal?

Myriam Vanlerberghe
Gedeputeerde voor Welzijn



Foto: Filip Marrécau



INHOUDSTAFEL

INLEIDING	6
-----------	---

HOOFDSTUK 1

THEORIE SOCIAAL-RUIMTELIJKE PROCESSEN	12
---------------------------------------	----

A. MAATSCHAPPELIJKE POSITIE, PROJECTEN EN BESTEMMINGEN IN HET VLAAMSE WOONDRORPENNETWERK	14
B. VOORWAARDEN VOOR EEN LEVENDIGE OPENBARE RUIMTE	17
C. DIVERSE ONTMOETINGSPLAATSEN VOOR EEN GEZONDE GEMEENSCHAP	24
D. BESLUIT: ADVIEZEN VOOR LEEFBARE GEMEENSCHAPPEN	27

HOOFDSTUK 2

HET IDEALE SOCIAAL-RUIMTELIJKE PLANNINGSTRAJECT VAN A(DINKERKE) TOT Z(WEVEZELE)	32
---	----

A. PRESENTATIE EN IDENTIFICATIE VAN UITDAGINGEN	36
B. VISIEVORMING	37
C. 3 SCHALEN	38
D. DATAVERZAMELING	43
E. BESLUIT	44

HOOFDSTUK 3

METHODIEKEN	46
-------------	----

A. OVERLEG, DATAVERZAMELING & PARTICIPATIE	48
B. MIKEN IS DE MAX!	70

HOOFDSTUK 4

KRITISCHE SUCCESFACTOREN: HEFBOMEN EN RANDVOORWAARDEN VOOR EEN GESLAAGD TRAJECT	74
--	----



BIJLAGE

FICHES VAN DE 7 PROJECTEN	86
---------------------------	----

Adinkerke (5 workshops)	88
Beernem (4 workshops)	93
Brugge (2 workshops)	99
Kuurne (4 workshops)	103
Moorsele (4 workshops)	110
Oostrozebeke (4 workshops)	115
Zwevezele (5 workshops)	126

REFERENTIES	136
-------------	-----

INLEIDING

The background of the slide is composed of several overlapping geometric shapes, primarily triangles, in a variety of colors including teal, yellow, orange, red, and dark blue. The shapes are arranged in a way that creates a sense of depth and movement, with some shapes appearing to be in front of others. The overall composition is modern and dynamic.

Dit leerboek is de neerslag van het begeleidingstraject 'Omgeving op Mensenmaat' in 7 pilootgemeenten. Met dit boek willen we lokale besturen wapenen, om zo meer te halen uit gebiedsontwikkelingsprojecten. We bieden hen daarvoor een methodiek aan, die we sociaal-ruimtelijke planning hebben genoemd (Loopmans et al., 2011) en die we in de loop van het traject 'Omgeving op Mensenmaat' hebben kunnen op punt stellen.

Met 'Omgeving op Mensenmaat' werden lokale beleidsmakers begeleid om projecten van dorps- en stadsvernieuwing een grotere maatschappelijke waarde te geven. We deden dit op 3 manieren. We brachten kennis in over de sociale impact van ruimtelijke ingrepen; we brachten sociale en ruimtelijke expertise rond de onderhandelingstafel; en tenslotte trachtten we tot een gezamenlijke analyse te komen van de sociaal-ruimtelijke kwesties in elk project (Sager, 2016). We moedigden gemeentebesturen aan om de terreinkennis en knowhow van de vele sociale professionals of semi-professionals in de gemeente te valoriseren in ruimtelijke ontwikkelingsprocessen (Scott, 1998) en een duurzame dialoog op te bouwen tussen ontwerpers en sociale 'terreinkenners'. Daartoe werd er geëxperimenteerd met overlegmethoden en werden ook experimentele onderzoekstechnieken ontwikkeld.

Met dit boek getuigen we van de 7 inspirerende trajecten die we in opdracht van de provincie West-Vlaanderen hebben mogen begeleiden. Zo kunnen ook andere besturen inzichten en ideeën putten uit onze ervaringen. We hopen dat het de lezer zin doet krijgen om ook op een andere manier met ruimtelijke plannen en dorps- of stadsontwikkeling aan de slag te gaan en de sociale meerwaarde van projecten centraal te stellen.

Dit boek is opgebouwd uit 5 hoofdstukken. Het eerste schetst een stand van zaken van de wetenschappelijke kennis over sociaal-ruimtelijke processen. Hier wordt dieper ingegaan op de impact van de fysieke, bebouwde omgeving op ons sociale gedrag, op sociale relaties en sociale structuren.

In hoofdstuk 2 overlopen we het planningstraject zoals het er in zijn ideale vorm uit zou kunnen zien. Elke stap van dit ideale traject wordt geïllustreerd met voorbeelden van ervaringen opgedaan in de zeven pilootgemeenten. In hoofdstuk 3 wordt dieper ingegaan op drie thema's die we beschouwen als de sleutelementen van een sociaal-ruimtelijke planning. Over het algemeen werd het samenbrengen van de verschillende stedenbouwkundige en sociale administratieve diensten met de politieke actoren en de privépartners bijzonder verrijkend gevonden. Dit overleg werd in de meeste gevallen gekoesterd en wordt hopelijk be-



Figuur 1: terreinbezoek met verschillende stadsdiensten (TIR, Brugge).

Foto: Maarten Loopmans

houden in de toekomst. Verder zijn er tijdens het traject ook participatieprojecten opgestart. Tenslotte staan we ook nog stil bij enkele gehanteerde methodieken voor het verzamelen van sociaal-ruimtelijke terreinkennis. Hoofdstuk 4 kaart de kritische succesfactoren aan om als gemeente in de toekomst in dergelijk begeleidingstraject te stappen; aan welke voorwaarden moeten het bouwproject en het lokale beleid voldoen om dit zo productief mogelijk te doorlopen?

Tenslotte worden in de annex fiches opgenomen die de 7 projecten kort voorstellen. Zo kan men bij het lezen van de praktijkvoorbeelden de bredere context van het betreffende project achterhalen. Bijzonder aan dit traject is dat we 7 niet-grootstedelijke projecten hebben begeleid. In Vlaanderen wordt al decennia geïnvesteerd in herontwikkeling van de grote en middelgrote steden; maar ontwikkelingen in dorpskernen of suburbane verkavelingen krijgen veel minder aandacht van het grote publiek. Dit verslagboek gaat tegen deze trend in.

De projecten die we begeleidde situeerden zich allen in landelijke gemeenten, of in de periferie van de grotere West-Vlaamse steden. Adinkerke staat voor de reconversie van een sociale woonwijk; Beernem wil een centraal gelegen park herinrichten tot een levendige

ontmoetingsplaats; Brugge herbestemt een voormalige militaire schietstand bij Steenbrugge, met een voorliggend plein, tot een nieuw woonproject; Kuurne wil door middel van meerdere geïntegreerde gebiedsvernieuwingsprojecten (een park, een sociaal woonproject, en een nieuwbouwappartement) een toeristische trekpleister aan de Leie worden; in Moorsele wordt een centraal plein, dat nu hoofdzakelijk als parking dient, hervormd tot een multifunctioneel dorpscentrum; Oostrozebeke wenst een nieuwe verkaveling te ontwikkelen bij zijn woonzorgcentrum om zo een woonzorgsite uit te bouwen; en Zwevezele zal, naar aanleiding van de renovatie en uitbreiding van het woonzorgcentrum, eveneens een woonzorgsite realiseren.

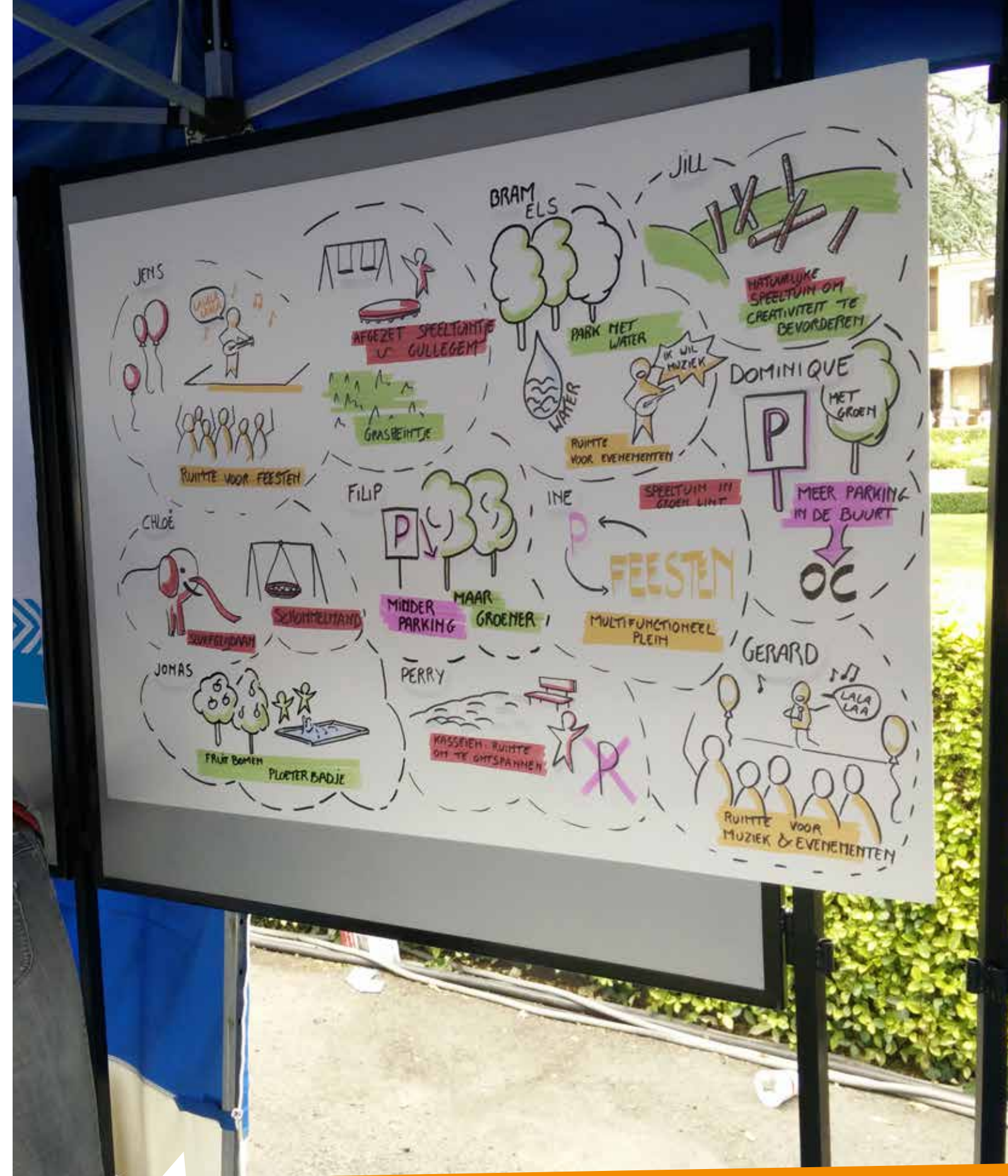


Foto: aangeleverd door de gemeente Wevelgem



1

HOOFDSTUK

THEORIE
SOCIAAL-RUIMTELIJKE
PROCESSEN



Architectuur en stedenbouw worden vaak gezien als een kunstvorm. Goede architectuur of stedenbouw wordt dan een kwestie van esthetiek, van smaak. En over smaak valt niet te twisten. Dit is niet hoe we in de 7 trajecten naar architectuur of stedenbouw keken. Goede stedenbouw is niet alleen een kwestie van smaak, daarvoor heeft de bebouwde ruimte een te grote invloed op ons sociale leven. Door structuur te brengen in de ruimte waarin we leven, bepaalt de bebouwde ruimte immers de materiële randvoorwaarden voor beweging, voor ontmoeting en vermeden; activiteiten die de basis vormen van onze samenleving.

A. MAATSCHAPPELIJKE POSITIE, PROJECTEN EN BESTEMMINGEN IN HET VLAAMSE WOONDOORPENNETWERK

Ons ruimtegebruik, onze bewegingen door tijd en ruimte, wordt natuurlijk niet door de vorm van de bebouwde ruimte op gang gebracht. In eerste instantie bewegen wij ons door de ruimte omdat we, al dan niet bewust, bepaalde activiteiten of 'projecten' voor ogen hebben. Deze projecten hebben te maken met onze maatschappelijke positie en de daarmee verbonden levensstijl. Een lagere schoolkind moet rond half negen naar school, en brengt daar, tot ongeveer half vier, de rest van de dag door. Kinderen van wie beide ouders werken, gaan vaak nog naar de naschoolse opvang; sommige kinderen gaan bovendien op woensdag sporten of naar de muziekles. Kantoorbedienden moeten overdag naar kantoor, de poetsploeg is er 's nachts actief, en wie geen werk heeft mag er zelfs niet binnen. Sommige mensen zitten graag op café, anderen joggen liever een rondje door het park.

Wat al deze projecten gemeen hebben is dat zij op een of andere manier aan een plek gebonden zijn: de school, het kantoor, het café of het park hebben een welbepaalde locatie in de ruimte. Wie een project heeft, moet meestal ergens naartoe om dit project uit te voeren. De basis van onze bewegingen door tijd en ruimte wordt met andere woorden gevormd door de noodzaak om op een bepaalde plek aanwezig te zijn om een bepaald project of activiteit te vervullen.

Op het huidige platteland liggen deze plekken vaak ver uit elkaar. Het Vlaamse platteland is niet langer een lappendeken van autonome dorpen, waar alle projecten van de bewoners in

het dorp zelf te vinden waren. Het Vlaamse platteland is geëvolueerd naar een netwerk van woondorpen (Thissen en Loopmans, 2013). In woondorpen is wonen de belangrijkste activiteit. Werken, winkelen, en soms zelfs ontspannen gebeuren niet langer enkel in het eigen dorp. Die vinden 'plaats' in een ruimere regio. Dat heeft een aantal belangrijke gevolgen.

a. Segregatie en sociale cohesie

Een eerste gevolg is een toegenomen segregatie. Naargelang hun projecten maken verschillende groepen gebruik van verschillende voorzieningen, en omdat de ene voorziening op een andere plek ligt dan de andere, komen verschillende groepen elkaar op straat maar zelden tegen. In het Vlaamse woondorpenennetwerk, waar activiteiten verspreid liggen, kan deze segregatie erg ver gaan. In autonome dorpen maakte iedereen gebruik van dezelfde voorzieningen, die allemaal in het dorpscentrum waren gelegen. Daardoor kenden onze traditionele dorpen vaak een heel sterke sociale cohesie en sociale controle. In woondorpen is dat niet langer automatisch het geval. Woondorpen verliezen heel wat voorzieningen, en dus bestemmingen. Sommige groepen zullen het dorpscentrum nog regelmatig gebruiken; voor anderen vinden alle dagelijkse routines buiten het eigen woondorp plaats. Sommigen wonen al generaties in hetzelfde dorp, en steunen nog op eeuwenoude familiale relaties bij de uitbouw van hun sociaal netwerk. Nieuwkomers in het dorp ('aangespoelden' zegt men aan de kust) hebben echter veel minder gelegenheid om zich in het dorpsnetwerk te integreren. De verregaande segregatie in het ruimtegebruik helpt hierbij niet echt.

b. Mobiliteit

Een tweede probleem in het Vlaamse woondorpenennetwerk is de ongelijke toegang tot mobiliteit. Het functieverlies in dorpskernen heeft geleid tot een grotere auto-afhankelijkheid. Maar niet iedereen kan zich een auto veroorloven, of heeft het recht om met een auto te rijden. Ongelijke vervoersmogelijkheden zorgen voor nieuwe verschillen tussen bewoners: 'vervoersarmoede' is een begrip dat duidt op de moeilijke toegankelijkheid van noodzakelijke voorzieningen of werkgelegenheid voor wie zich op het platteland niet zelfstandig met de auto kan verplaatsen. Mensen met een laag inkomen kunnen de kosten van een wagen soms niet dragen, of moeten bekibbelen op andere belangrijke uitgaven om hun auto-afhankelijkheid te bekostigen. Kinderen, jongeren maar vaak ook ouderen kunnen of mogen geen auto rijden, en zijn dus afhankelijk van anderen indien ze grote afstanden moeten afleggen. Derge-



Figuur 2: ook in de dorpskern domineert vaak de auto ten koste van fietsers en voetgangers (Kuurne, Markt).

Foto: Maarten Loopmans

lijke vervoersarmen hebben het moeilijk in het woondorpennetwerk Vlaanderen. Belangrijke voorzieningen blijven vaak buiten hun bereik wanneer deze in het dorp zelf niet langer worden aangeboden. Hun actieradius is immers veel kleiner. Dit heeft een sterke impact op de leefbaarheid voor vervoersarme groepen op het Vlaamse platteland.

De verschillen en ongelijkheden in ruimtegebruik worden door ruimtelijke ontwerpers nogal eens vergeten. Er wordt ontworpen voor de grootste gemene deler of men neemt zichzelf als spiegel. In het woondorpennetwerk, waar ruimtegebruik erg gesegregeerd is en ongelijke toegang tot mobiliteit een grote impact op de ervaren leefbaarheid kan hebben, is het echter des te belangrijker om oog te hebben voor deze diversiteit, en het ruimtelijk ontwerp af te stemmen op de lokale eigenheid en de noden van verschillende groepen. In wat volgt geven we aan hoe ontwerpers sociale cohesie en een zo inclusief mogelijke leefbaarheid in het woondorpennetwerk kunnen stimuleren door middel van ingrepen in de openbare ruimte.

B. VOORWAARDEN VOOR EEN LEVENDIGE OPENBARE RUIMTE

In het woondorpennetwerk bieden niet alle kernen evenveel of dezelfde voorzieningen aan. Mobiele bewoners wonen hier, winkelen daar, werken ginder. Met de auto is het mogelijk om dagelijks grote afstanden af te leggen, en het gebrek aan voorzieningen in het eigen woon-dorp wordt vlot gecompenseerd door de goede bereikbaarheid van voorzieningen op andere plekken. Die auto-afhankelijkheid heeft echter wel ook grote gevolgen voor het gebruik van het openbaar domein in dorpen. Op vele plaatsen zijn het dorpsplein en de straten errond gekoloniseerd door koning auto, en is veel openbare ruimte opgeofferd aan parkeerplaatsen. De rol van deze plekken als ontmoetingsplaats, waar mensen uit het dorp elkaar tegenkomen en beter leren kennen, wordt er door ondermijnd. Het gebruik van de openbare ruimte hangt immers sterk af van de omgevingskwaliteit. Au fond is de openbare ruimte vaak niet meer dan een doorgaansruimte, waar je je doorheen beweegt om je van plek a naar plek b te begeven. Maar wanneer een plek voldoende kwaliteit heeft, grijpen er ook andere processen plaats. Verleidelijke plekken zetten mensen aan om deze intensiever te gebruiken, en er ook niet-noodzakelijke activiteiten te ontwikkelen. Men blijft er ook hangen, rondkijken, wat van de zon genieten, en drinkt er misschien een glaasje voor men verder gaat. Wanneer dit gebeurt, biedt het mensen de kans om elkaar te ontmoeten en wordt de sociale cohesie versterkt (Lofland, 1998; Kusenbach, 2006; Soenen, 2006).

Omgekeerd kunnen bepaalde plekken mensen ook (al dan niet terecht) angst inboezemen of als onaantrekkelijk worden ervaren. Deze plekken worden, indien mogelijk, gemedend, waardoor ze enkel gebruikt worden als het echt niet anders kan. Pioniers als Jan Gehl (1987), Appleyard, Gerson & Lintell (1981) en William Whyte (1980) voerden onderzoek naar de manier waarop ruimtelijke inrichting de aantrekkingskracht van de openbare ruimte voor deze activiteiten beïnvloedde. Hoewel ze hun onderzoek vaak in grote steden als San Francisco, Copenhagen of New York deden, zijn er ook lessen uit te trekken voor de openbare ruimte in Vlaamse woondorpen. Ze identificeerden vier belangrijke aandachtspunten die een intenser gebruik van de openbare ruimte garanderen: leesbaarheid, bescherming, comfort en amusement (zie ook Gehl, 2010).

a. Leesbaarheid

Leesbaarheid verleidt mensen ertoe om bepaalde paden te volgen en specifieke ruimten vaker te gebruiken voor hun 'noodzakelijke' activiteiten. Mensen hebben een 'ingebouwde GPS' waarop ze hun oriëntatie en navigatie doorheen de ruimte baseren. Als ze een weg of een plek gemakkelijk in hun geheugen kunnen opslaan, zullen ze die weg vaker nemen, of ze nu te voet, per fiets of met de auto gaan. Ze gebruiken vijf fysiek-ruimtelijke elementen om zich op te oriënteren: paden en randen zijn lijnelementen, knooppunten en landmarks zijn puntelementen en 'wijken' zijn hele zones die mensen helpen in hun oriëntatie.

Paden zijn van deze vijf de belangrijkste. Paden zijn de wegen waarlangs mensen zich voortbewegen. Het kunnen straten zijn, wandelpaden, autostrades. Voor veel mensen blijken deze de belangrijkste kapstok te zijn waaraan hun 'mentale GPS' wordt opgehangen. Mensen observeren de stad terwijl ze erlangs lopen, en oriënteren zich op kruispunten, bochten, opvallende gebouwen die ze terwijl tegenkomen. Langs paden worden de verschillende plekken die men beter kent ook met elkaar verbonden. Deze extra elementen, die aan paden worden opgehangen, helpen de oriëntatie langs deze paden te vergemakkelijken.

Randen zijn net als paden lijnelementen, maar worden niet gebruikt om zich langs voort te bewegen. Het kunnen kustlijnen zijn, of muren, of een autostrade (voor wie zich met de auto voortbeweegt, is de autostrade een pad; voor een wandelaar kan het een rand zijn). Randen kunnen barrières vormen, maar het kunnen ook 'naden' zijn: lineaire zones waar twee duidelijk te onderscheiden werelden elkaar treffen of van elkaar gescheiden worden. Randen bakenen af en helpen zo om de ruimte in herkenbare zones in te delen.

Deze zones noemde Lynch (1960) 'wijken'. Op sommige plekken is het voor mensen gemakkelijk om zich mentaal een voorstelling te maken van de omvang en grenzen van deze wijk; randen kunnen hierbij helpen. Terwijl randen referentiepunten vormen langs de buitenkant, worden wijken in de eerste plaats geïdentificeerd wanneer men er zich binnenin bevindt; interne continuïteit en een duidelijk te identificeren centrum helpen daarbij.

Knooppunten zijn puntelementen, plekken die als bestemming dienen op iemands mentale kaart. Het kunnen kruispunten zijn tussen verschillende paden, waar de passant een keuze maakt welke richting men uitgaat. Vaak echter zijn het tegelijk concentraties van activiteiten, een bestemming op zichzelf, zoals een centraal plein of een kruispunt met winkels. Het kan dan het centrum vormen van een wijk, een plek die een wijk mee identiteit geeft.

Ook landmarks zijn puntelementen. Ze vormen echter geen bestemming an sich, men blijft



Figuur 3: de fietsbrug in Beernem is tegelijk een knooppunt van belangrijke fietsroutes, en een opvallende 'landmark' die van ver zichtbaar is.

Foto: Maarten Loopmans

erbuiten. Ze zijn wel minstens even belangrijk voor oriëntatie. Ze zijn visueel opvallende ruimtelijke structuren, zoals een hoog gebouw, een opvallend gekleurde gevel, of een fontein. Sommigen worden op grote afstand gezien (denk aan de IJzertoren in Diksmuide) en worden daardoor als constant referentiepunt gebruikt. Anderen hebben een lokale functie, eigen aan een specifiek pad, maar zijn even belangrijk om de weg te vinden of zich te oriënteren.

Al deze elementen helpen mensen navigeren langs paden. Maar ook paden zelf kunnen specifieke ruimtelijke eigenschappen hebben waardoor ze mensen nog beter helpen bij hun navigatie. Natuurlijk is het zo dat paden die veel gebruikt worden beter gekend zijn. Daarom zullen hoofdassen bij het grote publiek beter gekend zijn dan kleine buurtweggetjes. Daarnaast zullen assen met een duidelijke identiteit gemakkelijker worden herkend.

Paden kunnen niet alleen zelf erg herkenbaar zijn, maar ook door hun ruimtelijke kwaliteiten navigatie vergemakkelijken. Wanneer ze een zekere gradiënt in zich hebben, krijgen paden een richting. Een pad met duidelijk waarneembare helling, of een pad dat begint of eindigt bij een van ver zichtbare landmark helpt de passant om zich snel te oriënteren (bv. 'je volgt de weg hellingafwaarts' of 'je volgt de Bruggestraat in Zwevezele in de richting van de kerk'). Als ze een richting hebben, kunnen paden ook een schaal krijgen. Door onderweg regelmatig herkenningspunten te hebben (bv. knooppunten met andere paden, of landmarks), wordt het voor een passant snel duidelijk hoe ver het nog is tot de bestemming.

b. Bescherming

Bescherming in de openbare ruimte gaat om te beginnen over bescherming tegen de gevaren van het autoverkeer. Ongelukken zijn een belangrijke zorg voor zwakke weggebruikers. Wanneer een straat aantrekkelijk wil zijn voor voetgangers, moet het voetgangersverkeer voldoende afgeschermd zijn (door voldoende brede voetpaden, paaltjes, veilige oversteekplaatsen...) van het autoverkeer. Enkel dan durven ouders hun kinderen vrij te laten lopen, wandelt men zonder zorgen rond en durven ouderen vlot de straat oversteken.

Autoverkeer zorgt ook voor lawaaioverlast en uitlaatgassen. Ook deze hebben een belangrijke impact op het openbare en private leven. Wanneer achtergrondlawaai de 60 dBA overschrijdt, is het niet langer mogelijk conversaties te houden zonder te roepen (Berglund e.a., 2000). Ook gevoelens van geluidsoverlast beginnen bij een gemiddeld geluidsniveau van 50-55 dBA. Daarom adviseert de Wereldgezondheidsorganisatie dat omgevingsgeluid in de buitenlucht in woongebieden de 50 dBA niet mag overschrijden.

Het gebruik van een plek wordt ook beïnvloed door angst om het slachtoffer te worden van agressie of criminaliteit. In de loop der jaren is er veel onderzoek gebeurd naar de invloed van angst op ruimtegebruik (Koskela & Pain, 2000). Uit dit onderzoek blijkt dat angst leidt tot vermijdingsgedrag in tijd en ruimte. Vooral wanneer het donker wordt worden angstwekkende plekken vaak vermeden. Paradoxaal genoeg worden ze daardoor nog angstwekkender en nog meer gemedan. Ruimtelijk ontwerp kan een belangrijke impact hebben op dit angstgevoel. Vier factoren zijn van groot belang: natuurlijke controle, ontsnappingsmogelijkheden, verstopplekken en verlichting.



Figuur 4: trage wegen zijn vaak nauw en omgeven door hagen of muren. Ze geven een ingesloten gevoel, en wekken angst op bij de gebruiker. (toegangspad Bargepark, Beernem)

Foto: Maarten Loopmans

In drukke straten zorgen de vele gebruikers voor een 'natuurlijke controle'. De aanwezigheid van mensen die hulp kunnen bieden bij gevaar, zorgt niet alleen voor een gerust gevoel bij andere gebruikers, maar schrikt ook mogelijke agressoren af. Ook vanuit de woning kunnen 'eyes on the street' (Jacobs, 1961) voor een veilig gevoel zorgen. Huizen met ramen die uitkijken op straat en voorbijrijdende auto's zorgen voor sociale controle en beveiligen de publieke ruimte.

Gebrek aan ontsnappingsmogelijkheden blijkt in de meeste studies de belangrijkste reden te zijn waarom een plek wordt gemeden. Wanneer potentiële vluchtwegen geblokkeerd zijn, bv. door een muur of door hoge struiken, wekt dit bij sommige mensen angst op.

Verstopplekken en verlichting zijn secundaire factoren, die vooral een rol spelen als er onvoldoende vluchtmogelijkheden zijn. Bomen, hoge struiken, muren, hoeken, zuilen kunnen hierop een belangrijke invloed hebben. Een plek met weinig vluchtmogelijkheden is des te angstwekkender wanneer er zich ook nog allerlei verstopplekken bevinden die niet op voorhand kunnen worden overzien. Verlichting kan het veiligheidsgevoel vooral verhogen waar er voldoende vluchtmogelijkheden zijn. Wanneer plekken goed verlicht zijn, kunnen vluchtwegen sneller worden gevonden en verstopte aanvallers sneller ontdekt (Blöbaum & Hunecke, 2005).

c. Comfort

Fietsen en wandelen vergt een inspanning. Daarom kiezen voetgangers en fietsers waar ze maar kunnen de kortste, en meest comfortabele route. Daarom zijn glibberige of hobbelige bestrating en ingewikkelde routes uit den boze. Ook een ruim aanbod aan zitplaatsen stimuleert wandelgedrag. Regelmatig kunnen rusten is belangrijk voor wie niet meer goed te been is; een gebrek aan zitplaatsen kan de reikwijdte van vooral minder mobiele mensen in belangrijke mate beperken. Mensen zitten op banken, muurtjes, trappen. Onderzoek toont ook aan dat er vooral voldoende keuze moet zijn aan zitmogelijkheden. Immers, zitgedrag wordt niet zozeer bepaald door fysiek comfort, dan wel door sociaal comfort. Mensen moeten afstand kunnen nemen, zich op de achtergrond kunnen houden, in of uit het zicht gaan zitten, samen of alleen, naargelang de situatie.



Figuur 5: Zitmogelijkheden stimuleren het gebruik van paden (Kasteelpark, Zwevezele).

Foto: Maarten Loopmans

d. Amusement

Bijzonder belangrijk om het sociale gebruik van een ruimte te stimuleren is dat er iets te zien of te doen is. Mensen moeten er zich kunnen amuseren; niets doen geeft een vreemd gevoel. Zonnebaden is zo een nuttige bezigheid, en de aanwezigheid van zon kan een echte publiekstrekker zijn; in warmere landen of op echt hete dagen zijn schaduwplekken net de plaatsen waar men 'verkoeling gaat zoeken'. Wat mensen nog meer aantrekt, zijn andere mensen. Mensen houden van mensen kijken. Mensen zitten en staan niet gewoon waar er zitplaatsen zijn, maar vooral ook op die plekken waar de normale voetgangers- en verkeersstroom kan worden geobserveerd. Soms wordt de openbare ruimte zelf een bestemming. Van het Vuurfeest in Adinkerke over de Ezelsfeesten in Kuurne tot Klein Tokyo in Moorsele; tijdelijke spektakels maken hoe langer hoe meer deel uit van het publieke ruimtebeleid om mensen aan te trekken naar specifieke plekken. Maar ook het typische Belgische frietkraam, het tijdelijke kippenkraam of de visboer brengen mensen bij elkaar in de openbare ruimte. Zo stimuleren ze mee ontmoetingen en de sociale cohesie in een dorp.

C. DIVERSE ONTMOETINGSPLAATSEN VOOR EEN GEZONDE GEMEENSCHAP

De publieke ruimte is bij uitstek de plaats waar mensen zich tonen aan anderen, waar anderen worden bekeken, getaxeerd, en waar er een mening over anderen wordt gevormd. Zo wordt de publieke ruimte gebruikt als schouwtoneel, als de plek om te zien en gezien te worden, als de plek waar de grenzen van de ingebeelde gemeenschap van het dorp worden afgebakend: wie hoort erbij, en wie niet...(Goffman, 1959). De publieke ruimte is cruciaal voor een flexibele en inclusieve gemeenschap. Zonder een dergelijk 'podium' is het onmogelijk om nieuwe leden toe te laten, nieuwe grenzen te bepalen, nieuwe regels en vormen van solidariteit te ontwikkelen.

De publieke ruimte is echter niet alleen een podium voor symbolische gemeenschapsvorming. Ze is ook een onderdeel van een netwerk van ontmoetingsplaatsen die een voedingsbodem vormen voor een gezond netwerk van sociale relaties in een dorp.

Sociale netwerken zijn het geheel van relaties tussen vrienden, kennissen, familie, collega's die er in een samenleving bestaan. Deze zijn niet alleen belangrijk voor affectie en vriendschap tussen individuen; ze vergemakkelijken het ook voor mensen om samen te werken, elkaar te helpen en te ondersteunen. Niet alle sociale relaties of netwerken hebben echter gelijkaardige effecten. Volgens Putnam (1995) en Woolcock (1998) zijn er twee belangrijke soorten te onderscheiden: banden (sterke relaties binnen een dicht kernnetwerk van gelijken) en bruggen (zwakkere relaties met 'anderen' in een minder dichte structuur). Netwerken met sterke banden zullen gemakkelijk en veel steun bieden aan leden wanneer dit nodig is. Door banden bestaat er binnen een groep veel vertrouwen en consensus over normen en waarden, en wordt er op de leden van de groep veel sociale controle uitgeoefend. Dit kan samenwerking binnen, en collectieve mobilisatie van, de groep vergemakkelijken (Coleman, 1988). Een teveel aan sociale controle kan individuen echter ook beknotten en intolerantie naar buitenstaanders stimuleren.

Bruggen zullen netwerkleden minder snel steun leveren, maar kunnen wel een grotere diversiteit aan goederen en diensten laten circuleren. De leden van het netwerk zullen immers sterker van elkaar verschillen; binnen groepen die vooral door bruggen aan elkaar hangen kan innovatie dus meer kansen krijgen (Granovetter, 1973). Keerzijde van de medaille is wel dat dergelijke groepen los aan elkaar hangen, weinig sociale controle opleveren en daarom minder gemakkelijk tot onderlinge samenwerking en solidariteit komen.

Sociale relaties vinden hun oorsprong voornamelijk in face-to-face contacten. Ondanks de opkomst van nieuwe sociale media blijven fysieke ontmoetingen nog steeds een belangrijke rol spelen in het ontstaan en onderhouden van sociale relaties (Wellman, 2001; Carrasco et al., 2008; Tillema et al., 2010). Ontmoetingsplaatsen zijn de plekken waar dergelijke fysieke interactie mogelijk is. In principe kan ontmoeting op elke plek plaatsvinden waar verschillende mensen aanwezig zijn, maar specifieke plekken blijken vaak een specifieke functie te hebben in de ontwikkeling van sociale netwerken (zie tabel 1).

Tabel 1: ontmoetingsplaatsen en types sociale relaties

Ontmoetingsplaats	Voorbeeld	Banden		Bruggen	
		ontmoeten	onderhouden	ontmoeten	onderhouden
Privaat	Thuis				
Privaat publiek	Moskee/ voetbalclub				
Semi-publiek	(stam)café/ woonstraat/ schoolpoort				
Publiek	Straat/ winkelcentrum				

Voor een sociale relatie spelen zowel de mogelijkheid voor ontstaan (de eerste ontmoeting) als het onderhouden ervan een rol. In private ruimten zullen slechts zelden nieuwe ontmoetingen plaatsvinden, omdat de nadruk hier ligt op het onderhouden van bestaande banden en de toegang tot deze ruimten meestal beperkt blijft tot bekenden. In volledig publieke ruimten, is de vorming van nieuwe sociale relaties ook moeilijk: mensen zullen elkaar immers slechts



Figuur 6: Op semi-publieke plekken, zoals aan de schoolpoort vinden zelden 'gemengde ontmoetingen' plaats. Mensen onderhouden er wel contacten met kliekjes van gelijken (banden), maar kunnen interactie met anderen vermijden (groepjes wachtende ouders bij De Vlieger, Zwevezele).

Foto: Maarten Loopmans

aanspreken en een band met elkaar opbouwen als ze regelmatig en voor langere tijd met elkaar in contact komen; de vluchtige contacten in de publieke ruimte bieden slechts kans tot een praatje met mensen die men al kent.

Daarom zijn vooral semi-publieke ruimten belangrijk bij het ontstaan van sociale relaties. De meeste semi-publieke plaatsen, zoals een stamcafé, een woonstraat, een kantoorgebouw worden vooral door een welbepaalde groep geclaimd en gebruikt. Ruimtegebruik, zo zagen we immers eerder, blijkt in grote mate bepaald door iemands sociale positie en specifieke groepen gebruiken specifieke plaatsen. In semi-publieke plaatsen ontstaan met andere woorden vooral banden: relaties met gelijken, uit dezelfde sociale groep, die mettertijd vaak uitgroeien tot sterke banden. Gemengde ontmoetingen zullen niet zo eenvoudig tot stand komen in semi-publieke ruimten.

Waar worden dan wel 'bruggen' gebouwd? Putnam (2000) verwijst naar de 'civic society' of het verenigingsleven voor de opbouw van bruggen. Het verenigingsleven (de voetbalclub, de moskeevereniging, de ouderraad van de school) zouden we de 'private publieke ruimte' kunnen noemen. Niet zozeer sociale routines bepalen wie er toegang krijgt tot deze ontmoetingsruimte, maar een vorm van 'lidmaatschap'. Mensen nemen deel aan specifieke verenigingen omwille van een specifieke interesse (bv. in voetbal, in de islam, in de werking van de school

van de kinderen). Deze interesse is vaak onafhankelijk van de sociale groep waartoe men behoort. In een moskee gebeurt het dat een fabrieksarbeider en een advocaat zij aan zij bidden; in het dagelijkse leven zullen beide echter zelden elkaars pad kruisen. In het verenigingsleven worden dus bruggen gesmeed tussen mensen in verschillende sociale posities.

In woondorpen is de bevolking steeds diverser. Traditionele families 'van het dorp' delen de ruimte vandaag met 'aangespoelden' van allerlei slag. Die laatsten hebben het niet altijd gemakkelijk om aansluiting te vinden bij het sociale netwerk in het dorp. Wil men in dorpen met een snel veranderende bevolkingssamenstelling sociale cohesie stimuleren, is het belangrijk om een voldoende evenwichtig aanbod aan soorten ontmoetingsplekken te voorzien. Publieke en private ruimte zijn belangrijk, maar deze kunnen enkel voor het onderhouden van relaties zorgen. Naast publieke ruimte is er een voldoende groot aanbod aan semi-publieke ruimte en privaat-publieke ruimte nodig. Semi-publieke ruimte biedt immers mogelijkheid om nieuwe banden te scheppen; privaat-publieke ruimte biedt de kans om bruggen te slaan over groepsgrenzen heen. Zonder een evenwichtig aanbod aan ontmoetingsplaatsen riskeren dorpen, wijken, buurten plaatsen te worden met een gebrek aan sociale netwerken, of een overwicht aan bruggen of banden.

D. BESLUIT: ADVIEZEN VOOR LEEFBARE GEMEENSCHAPPEN

Te lang is het Vlaamse platteland beschreven als een lappendeken van gemeenten die langzaam overspoeld (en leeggezogen) worden door de grote, uitzwermende centrumsteden. Men is blind gebleven voor de meer interne veranderingsprocessen die door een eigen dynamiek worden gedreven: de transformatie van autonome dorpen naar een woondorpen-netwerk. Willen we dorpen leefbaar houden, dan moeten we die realiteit van het woondorpen-netwerk in de ogen kijken. Een dergelijk netwerkperspectief biedt gemeenten mogelijkheden om te ontsnappen aan de verstikkende concurrentie om bewoners en voorzieningen, en stimuleert om leefbaarheid ook te bekijken op een hoger schaalniveau dan het eigen dorp of gemeente. Het verschuift ook de aandacht van het ontwikkelen van eigen voorzieningen naar het ontwikkelen van synergiën en complementariteit, en verplicht gemeenten ook de nadruk te leggen op bereikbaarheid en verbindingen. Maar het biedt ook een andere kijk op



rechtvaardigheid en billijkheid. Iedereen wil leefbaarheid, maar leefbaarheid is niet hetzelfde voor iedereen. Een netwerkperspectief op leefbaarheid verschuift de aandacht van een divers aanbod aan voorzieningen binnen het dorp, naar een integratie van woon-, vervoers- en voorzieningenaanbod binnen het netwerk voor diverse doelgroepen. Door veel bewoners en bestuurders wordt echter nog te vaak het referentiebeeld van het autonome dorp gehanteerd, waarbij het sociaal kapitaal, maar ook de behoeften van nieuwkomers of groepen uit de marge van de plattelandsamenleving worden genegeerd.

Het platteland kent een toenemende sociale, economische en culturele diversiteit. Daardoor is er behoefte aan het versterken van een nieuwe solidariteit die de op tradities en familiebanden gebaseerde solidariteit uit het autonome dorp overstijgt. Er zal moeten worden ingezet op het uitbouwen en verweven van nieuwe en bestaande sociale netwerken waardoor lokale sociale innovatie kan worden gestimuleerd (Oosterlynck en Cools, 2012) en 'burgerkracht' kan worden aangetapt (De Boer & van der Lans, 2011). In wat volgt vatten we samen hoe hier met ingrepen in de openbare ruimte kan worden op ingezet.

a. Plannen voor de zwaksten in de samenleving

Verschillende groepen hebben verschillende behoeften. In een woondorpennetwerk is het vervullen van deze behoeften sterk afhankelijk van je mobiliteit. Plannen voor de meest vervoersarme gebruikers van het dorp garandeert een minimale toegankelijkheid voor iedereen. Hierbij volgen we de principes voor 'leeftijdsvriendelijke gemeenten' zoals die door de Wereldgezondheidsorganisatie (2007) werden ontwikkeld. Wanneer een gemeente zo goed mogelijk wordt ingericht voor minder mobiele ouderen, kunnen ook meer mobiele groepen hiervan meegenieten (zie ook Vlaamse Ouderenraad, 2013).

b. Stimuleer het gebruik van de openbare ruimte

De openbare ruimte is er om te worden gebruikt. Bovenstaand onderzoek leert ons dat bepaalde ingrepen het gebruik van een openbare ruimte kunnen stimuleren:

- De belangrijkste voorwaarde om gebruik te stimuleren is de aanwezigheid van mogelijke bestemmingen: winkels, openbare voorzieningen, horeca, woningen trekken publiek aan, publiek dat de openbare ruimte zal doorkruisen.
- De openingsuren van deze bestemmingen zullen het ritme van activiteit in de openbare ruimte bepalen. Ook hier kan je dus als beleidsmaker op inspelen.



Onderweg naar bepaalde doelen zullen mensen intenser van een openbare ruimte gebruik maken als deze ook verleidelijk is. Ontwerpers kunnen dit als volgt stimuleren:

- Maak de openbare ruimte leesbaar, want herkenbaarheid vergemakkelijkt het gebruik. Speel in op de manier waarop mensen zich een mentale kaart vormen van een gebied. Ontwerp herkenbare en oriënteerbare paden, randen, knooppunten, landmarks en wijken om navigatie te vereenvoudigen en mensen doorheen bepaalde gebieden te loodsen.
- Maak de openbare ruimte zo dat ze mensen afschermt van gevaarlijk verkeer, lawaai en uitlaatgassen; zorg dat op plekken die intens recreatief gebruikt moeten worden, zoals parken of pleinen, het omgevingsgeluid de 50dB niet overschrijdt.
- Maak openbare ruimte zo dat ze er geen angst hoeven te hebben van criminaliteit of agressie. Eenvoudige ruimtelijke ingrepen kunnen hiertoe bijdragen. Zorg ervoor dat plekken steeds voldoende natuurlijke controle stimuleren, uitwegen bieden om te vluchten voor aanvallers, en dat mogelijke aanvallers op voorhand kunnen worden gezien door het voorzien van voldoende verlichting en het vermijden van mogelijke verstopte plekken.
- Maak de openbare ruimte ook comfortabel voor zwakkere weggebruikers zoals fietsers, voetgangers, rolstoelpatiënten. Kies comfortabel bestratingsmateriaal, vermijd ingewikkelde kruispunten of omwegen voor zwakke weggebruikers en zorg voor voldoende en flexibel zitmeubilair.
- Zorg voor het nodige amusement, ook in de openbare ruimte. Zonneschijn, boeiende architectuur en vrolijke vitrines, straattheater of -verkopers trekken mensen aan. En die mensen trekken zelf weer andere mensen aan. Bedrijvigheid is het beste lokmiddel.

c. Bevorder de sociale cohesie

Sociale cohesie is een complex begrip, dat zowel duidt op de verwevenheid van concrete sociale netwerken, als op meer symbolische dimensies van verbondenheid. Met de inrichting van de openbare ruimte kunnen beide aspecten worden beïnvloed.

Sociale netwerken ontstaan in ontmoetingsplaatsen. Diverse en goed ontwikkelde sociale netwerken kunnen worden gestimuleerd door:

- In een buurt een diversiteit aan ontmoetingsplaatsen te voorzien. Laat groepen (bv. jongeren, ouderen) bepaalde plekken claimen zodat ze zich er thuis zullen voelen en er vaker gebruik van maken, en houd andere plekken zoveel mogelijk publiek toegankelijk.

🌈 Ontmoetingsmogelijkheden te **koppelen aan diverse dagelijkse activiteiten** in een buurt, zoals winkelen, werken, ontspannen. Dit vereist multifunctionele ontwerpen: zorg er bv. voor dat in een winkelstraat niet alleen de vlotte toegang tot winkels wordt verzekerd, maar dat er ook rustige plekken zijn waar mensen kunnen rondhangen, stilstaan om een praatje te maken, etc... en waar mensen misschien ook verplicht worden even te vertragen.

🌈 Wil men gemengde netwerken stimuleren, dan houdt men er best rekening mee dat verschillende bevolkingsgroepen verschillende bestemmingen hebben en zo heel verschillende patronen van ruimtegebruik kunnen vertonen. Door **bestemmingen** voor verschillende groepen dicht bij elkaar te plannen, kunnen tijd-ruimte paden toch met elkaar worden gemengd en ontmoetingen worden gestimuleerd.

🌈 Het **verenigingsleven** in een dorp te ondersteunen. Verenigingen zorgen voor gemengde netwerken en zijn voor nieuwkomers in een dorp een belangrijke toegangspoort. Bij ontwikkelingsprojecten kunnen ruimten voor verenigingen worden voorzien, maar kunnen verenigingen ook worden geactiveerd om een bijdrage te leveren aan het ontwikkelingsproces.

Door bewoners of gebruikers van verschillend achtergrond (etnisch, cultureel, sociaal) met elkaar te confronteren speelt de publieke ruimte een belangrijke rol in het leren **leven met diversiteit**. Ruimtelijk ontwerp kan dit stimuleren door:

🌈 **Bevolkingsgroepen met elkaar te mengen** op verschillende schaalniveaus, maar in het bijzonder het kleinste niveau van het dagelijks ruimtegebruik: de woonstraat.

🌈 **Bestemmingen voor verschillende groepen met elkaar te mengen**, zodat tijdruimtepaden van verschillende groepen elkaar kruisen en ze elkaar tegenkomen in de publieke ruimte.

🌈 Ervoor te zorgen dat deze groepen zich **zo min mogelijk in conflictueuze situaties** met elkaar bevinden, om negatieve beeldvorming te voorkomen.

Zorg voor toegankelijk openbaar vervoer tussen dorpskernen. Ouderen, maar ook kinderen en jongeren zijn voor langere afstanden afhankelijk van het openbaar vervoer. Soms is dit de enige manier om tot bij familie, vrienden of activiteiten te geraken. De bus en de bushalte zijn bovendien belangrijke ontmoetingsplaatsen, waar mensen even verplicht halt houden en waar contacten ontstaan. Zorg er dus voor dat er voldoende haltes met toegankelijke opstapplaatsen en perrons zijn, evenals een plaats om te schuilen.

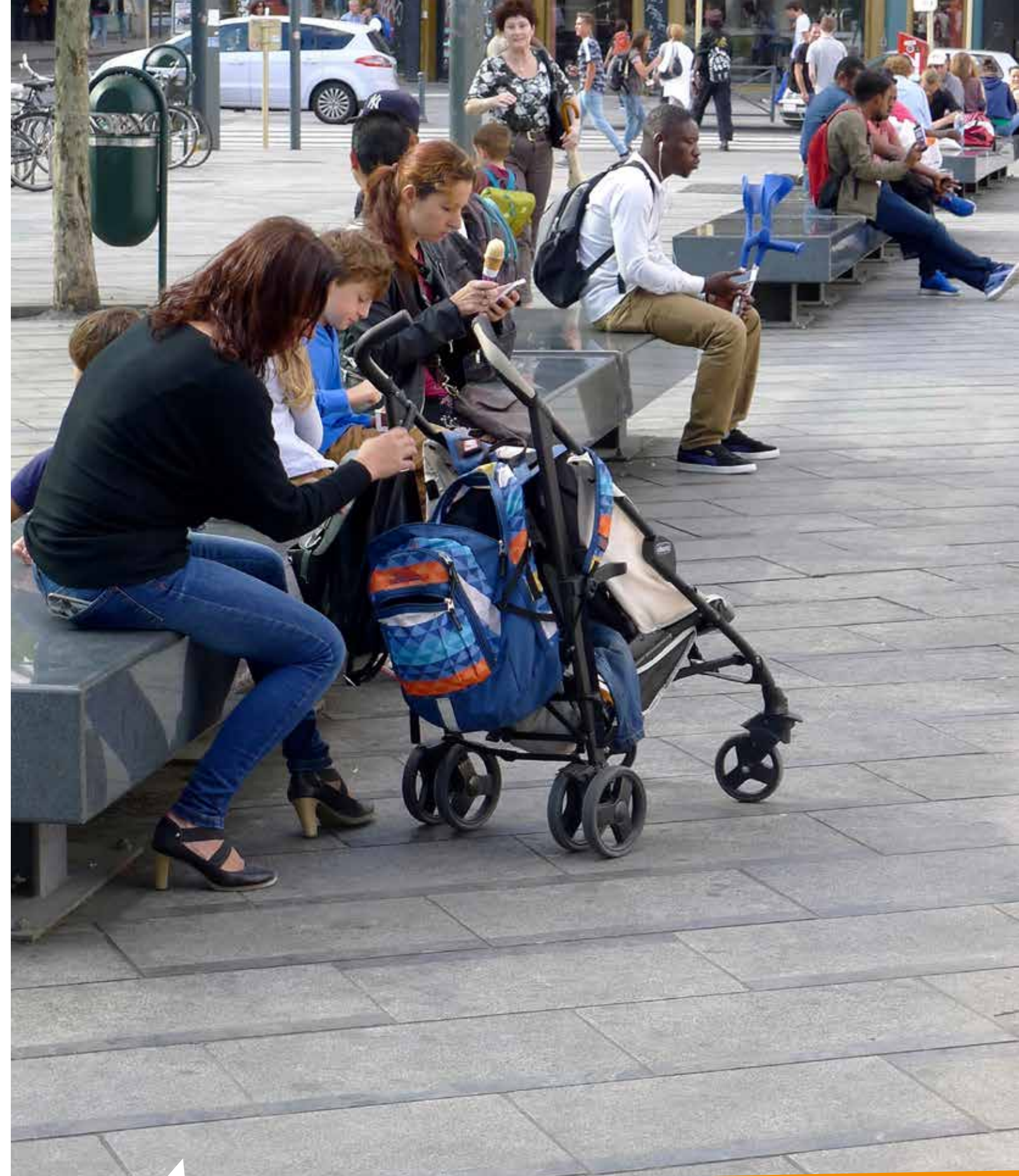


Foto: Filip Marrécau



2

HOOFDSTUK

HET IDEALE
SOCIAAL-RUIMTELIJKE
PLANNINGSTRAJECT
VAN A(DINKERKE)
TOT Z(WEVEZELE)



Het ideaal traject doorloopt een aantal fasen. Het start eerst met het identificeren van de uitdagingen van het project. Om op deze uitdagingen een antwoord te kunnen bieden moet vervolgens de visie van de gemeente op het publiek ruimtelijk weefsel scherp gesteld worden. Door middel van een schaal oefening wordt de impact van het project op verschillende schalen onderzocht. Uit dit onderzoek zullen tenslotte enkele randvoorwaarden ontstaan die in de projectdefinitie kunnen worden meegegeven aan de stedenbouwkundig ontwerper en die kunnen worden bewaakt tijdens het verdere ontwerp- en ontwikkelingsproces. In elke case krijgen deze stappen echter een andere vorm.

De zoektocht naar de uitdagingen van het project leidt tot een onderzoek van hoe het project zich in de ruimtelijke en sociale context van de gemeente kan integreren. In Brugge en Moorsele wil men een plein, dat nu voornamelijk als parking gebruikt wordt, heraanleggen zodat het nieuwe functionele relaties aangaat met zijn omgeving. Welke andere invulling (spel, groenvoorziening, markt, horeca, ...) kan er buiten het parkeren nog aan het plein gegeven worden zodat het tegemoet komt aan de plaatselijke noden? In Brugge gaat het om een plek dat niet enkel het voorplein wordt van een nieuw woonproject, maar ziet men het tevens als toegangspoort van de ruimere woonwijk. In Moorsele wordt het plein omringd door meerdere publieke functies; men vindt er de bibliotheek, de kerk, het ontmoetingscentrum, het rust- en verzorgingstehuis met publiek restaurant, en het is tegelijk ook de toegang tot de groene gordel. Verschillende actoren hebben verschillende wensen over wat er met het plein zou kunnen gebeuren. Om de uitdagingen van te leggen moet soms ook de ruimtelijke visie van de gemeente scherp gesteld worden. Zo werd er in Adinkerke vertrokken van de reconversie van een sociale woonwijk met het doel ook een sociale mix te verkrijgen. Het werd echter al snel duidelijk dat een ruimere visie op het dorp Adinkerke, en de rol van publieke ruimte in dat dorp, ontbrak. Zonder deze visie, was het ook erg moeilijk om keuzes te maken die de inbedding van de sociale woonwijk in het dorp als uitgangspunt namen. Door middel van een schaal oefening wordt de impact van het project op verschillende niveaus van de omgeving onderzocht. In Oostrozebeke was de ontwikkeling van een woonzorgsite een van de uitgangspunten. Maar een woonzorgsite kan niet los gezien worden van de ruimere omgeving. Een schaal oefening laat nadenken over hoe senioren en andere zwakke weggebruikers vanuit de nieuwe woonwijk op een veilige manier de

dorpskern kunnen bereiken of welke ontsluitingen ontwikkeld zouden kunnen worden om het fietspad langs de Mandel te bereiken.

Het spreekt voor zich dat voor deze analyse soms nog verdere dataverzameling nodig was. Afhankelijk van de vraagstelling werden verschillende methodieken ontwikkeld. In Beernem wilde men de huidige gebruikers van het Bargepark beter in kaart brengen. Door enquêtes, groepsgesprekken en observaties kon dit geïnventariseerd worden. In Zwevezele werden de mobiliteitskwesities verbonden aan de nieuwe woonzorgsite in kaart gebracht. Een verkeerstelling met burger-vrijwilligers bracht het gebruik van kerkpaden door zwakke weggebruikers aan het licht. Ook hiaten en gevaarlijke punten in het netwerk werden geïnventariseerd. Uit de doorlopen trajecten worden randvoorwaarden zichtbaar die in de projectdefinitie kunnen worden meegegeven aan het ontwerpteam.

Elk traject is verschillend. De algemene richting kan worden vastgelegd bij aanvang, maar het proces moet flexibel en wendbaar blijven. Uit elke stap volgen nieuwe inzichten, die in volgende stappen kunnen worden uitgediept of gecontroleerd. Hoe verder het traject vordert, hoe meer de (onvoorspelbare) resultaten uit eerdere onderzoeksstappen mee bepalen wat er verder moet gebeuren.

Bovendien is beleidsgericht onderzoek op zoek naar argumenten in een beslissingsproces. Ook dit beslissingsproces is grillig en veranderlijk, en in de loop van het proces zal tijdens debatten of argumentaties een nood aan nieuwe inzichten ontstaan. Nieuwe concepten en ideeën kunnen opduiken, nieuwe oplossingen kunnen worden voorgesteld in de loop van het ruimtelijk ontwerpproces. Ook om hierop in te kunnen spelen moet het traject een open en flexibel plan hanteren, dat kan worden bijgesteld naarmate de debatten evolueren en nieuw feitenmateriaal nodig is.



A. PRESENTATIE EN IDENTIFICATIE VAN UITDAGINGEN

In beleidsgericht onderzoek wordt de onderzoeksvraag gedreven en gedefinieerd door een beleidsprobleem of een geplande beleidsingreep. Dit wil niet zeggen dat een onderzoeksvraag volledig gedefinieerd wordt door de voorliggende beleidskwestie. Soms kan het immers nuttig zijn om 'out of the box' te denken en het beleidsprobleem net vanuit een onverwachte hoek te belichten. Zo werd in Adinkerke de oorspronkelijke probleemstelling, die enkel de reconversie van de sociale woonwijk Cosynmolen behelsde, uitgebreid tot een bredere ontwikkelingsvisie voor een leefbare dorpskern (zie kader). Bij het vastleggen van de vraagstelling komt dus ook nog enig denkwerk en creativiteit kijken.

Grosso modo zijn er twee mogelijke opdrachten voor de sociaal-ruimtelijke planning die de vraagstelling kunnen beïnvloeden. Enerzijds kan sociaal-ruimtelijke planning in bepaalde fasen van het planproces de taak op zich nemen om de maatschappelijke noden met betrekking tot een bepaald project in kaart te brengen. Anderzijds kan sociaal-ruimtelijke planning ook ingezet worden om scenario's te ontwikkelen voor de maatschappelijke processen die door bepaalde ingrepen kunnen worden beïnvloed.

In het eerste geval wordt in de eerste plaats een beschrijvend onderzoek verwacht. De algemene vraagstelling voor het onderzoek wordt dan: 'welke relevante maatschappelijke noden bestaan er, bij wie, en op welke wijze kunnen deze eventueel worden ingevuld in het kader van het voorliggende project?'.

KADER 2.1: Onderzoek de noden: is er nog meer publieke ruimte nodig in Adinkerke?

Voor veel gemeenten die deelnamen aan het project "Omgeving op Mensenmaat" bleek het belangrijk de noden van de bevolking in kaart te brengen om tot een succesvolle (her)inrichting van het publieke domein te komen. Zo werd tijdens het traject in Adinkerke voorgesteld om een grote oppervlakte aan vrijgekomen terrein te ontwikkelen als publieke ruimte. Maar heeft het dorp wel nood aan nog meer publieke ruimte? Adinkerke is een compact dorp in een landelijke, groene omgeving. Bij de aanleg van nieuwe woonwijken is steeds veel aandacht besteed aan de ontwikkeling van openbare pleinen en plekken. Daarom is het publieke ruimtenetwerk in dit dorp al erg uitgebreid. Moeten we voor meer open ruimte in het dorp zorgen



en zo ja, hoe zal dit inpassen in het bestaande netwerk? En moet men trachten al die open ruimte als publieke ruimte in te vullen? Wordt de bestaande publieke ruimte goed gebruikt? Welk gebruik is wenselijk in Adinkerke?

Door observaties en interviews probeerden we in kaart te brengen welke plekken nu al intensief gebruikt werden, voor welke activiteiten, welke routes er werden genomen, en welke plekken ondermaats gebruikt worden. Door het openbare ruimtenetwerk in kaart te brengen, worden hiaten en noden beter zichtbaar; deze informatie maakt keuzes over de invulling van nieuwe openbare ruimte gemakkelijker.

De vraagstelling kan verder worden gespecificeerd door een analyse van de bestaande theorie en gelijkaardige, reeds bestudeerde cases. Uit een dergelijke analyse kan duidelijk worden welke maatschappelijke processen er worden beïnvloed door het type ingreep dat wordt gepland, en hoe deze processen invloed kunnen hebben op het vervullen van bepaalde noden. Het onderzoek kan dan toegespitst worden op deze processen en noden. In dat geval dient het onderzoek niet enkel een lijst van noden en actoren op te leveren, maar moeten prognoses worden gemaakt van de verwachte maatschappelijke ontwikkelingen. Ook hier kan theoretische achtergrondkennis helpen om een selectie te maken van de verwachte maatschappelijke ontwikkelingen die verband houden met de voorliggende beleidsvraag of de geplande beleidsingreep.

B. VISIEVORMING

Een gezamenlijke en gedragen visie geeft richting aan de ontwikkelde gedachten over de invulling van de stedelijke ruimte. De visie komt voort uit een analyse van de huidige ontwikkelingen en toekomstige prognoses die invloed uitoefenen op de ruimtelijke omgeving. De visie dient helder verwoord en uitgebeeld te zijn en dient als communicatiemiddel om een gewenste richting te formuleren bij de verdere concretisering van het project. Bij meerdere gemeenten was er bijvoorbeeld een grote bezorgdheid betreffende participatie of het bevr-



gen van bewoners. Deze bekommernis komt voort uit de angst om te sterke verwachtingen bij de bevolking te wekken en om als bestuurder in moeilijke discussies met mondige burgers betrokken te geraken. Door echter dit participatietraject te kaderen in een beleidsvisie over ruimtelijke planning, of het net als doelstelling de ontwikkeling van dergelijke visie te geven, kunnen soortgelijke verwachtingen proactief aan de kant worden geschoven. De visie fungeert in het gehele ontwerpproces als toetssteen waaraan concrete voorstellen kunnen worden afgewogen. Wil men met een project ook maatschappelijke return realiseren, dan zal in deze fase van visievorming ook duidelijk moeten worden gemaakt welke sociale doelstellingen dienen te worden gerealiseerd. Een onderzoek naar de maatschappelijke noden in een wijk kan de definitie van de sociale doelstellingen voeden. Daarbij moet worden getracht om deze reeds zoveel mogelijk een ruimtelijke vertaling te geven.

C. 3 SCHALEN

Het leven in woondorpen is op verschillende schaalniveaus verweven, en ontwikkelingen op de ene schaal hebben belangrijke gevolgen voor de leefbaarheid op andere schalen. Een meerschalgige analyse dringt zich dan ook op om de sociale meerwaarde van dorpskernontwikkeling te garanderen. Waar de kandidatuurteksten zich vaak enkel richtten op het niveau van de dorpskern of het project zelf, wordt bij een meerschalgige analyse ook het verband gezocht naar de relatie van die kern met de rest van het dorp, en met de inbedding van het dorp in een bredere omgeving (gemeente en regio). Grosso modo kunnen er drie schaalniveaus worden onderscheiden: micro-schaal (project), meso-schaal (dorps- of stadskern) en macro-schaal (het dorp of de stad en de bredere regio). Eén van de redenen om onderscheid in schaalniveaus aan te brengen is dat naarmate het schaalniveau lager is, er meer detail in het programma en ontwerp kan worden aangebracht.

Schaalniveaus kunnen ook met elkaar in conflict zijn. Een oplossing op het ene niveau kan voor problemen zorgen op een ander niveau. Door een project op verschillende schaalniveaus te bekijken realiseert men zich de gevolgen van een scenario op verschillende niveaus en kunnen deze tegen mekaar worden afgewogen. Ook door verschillende verweven projecten op verschillende schalen te bestuderen worden de verbanden ertussen duidelijk en expliciet

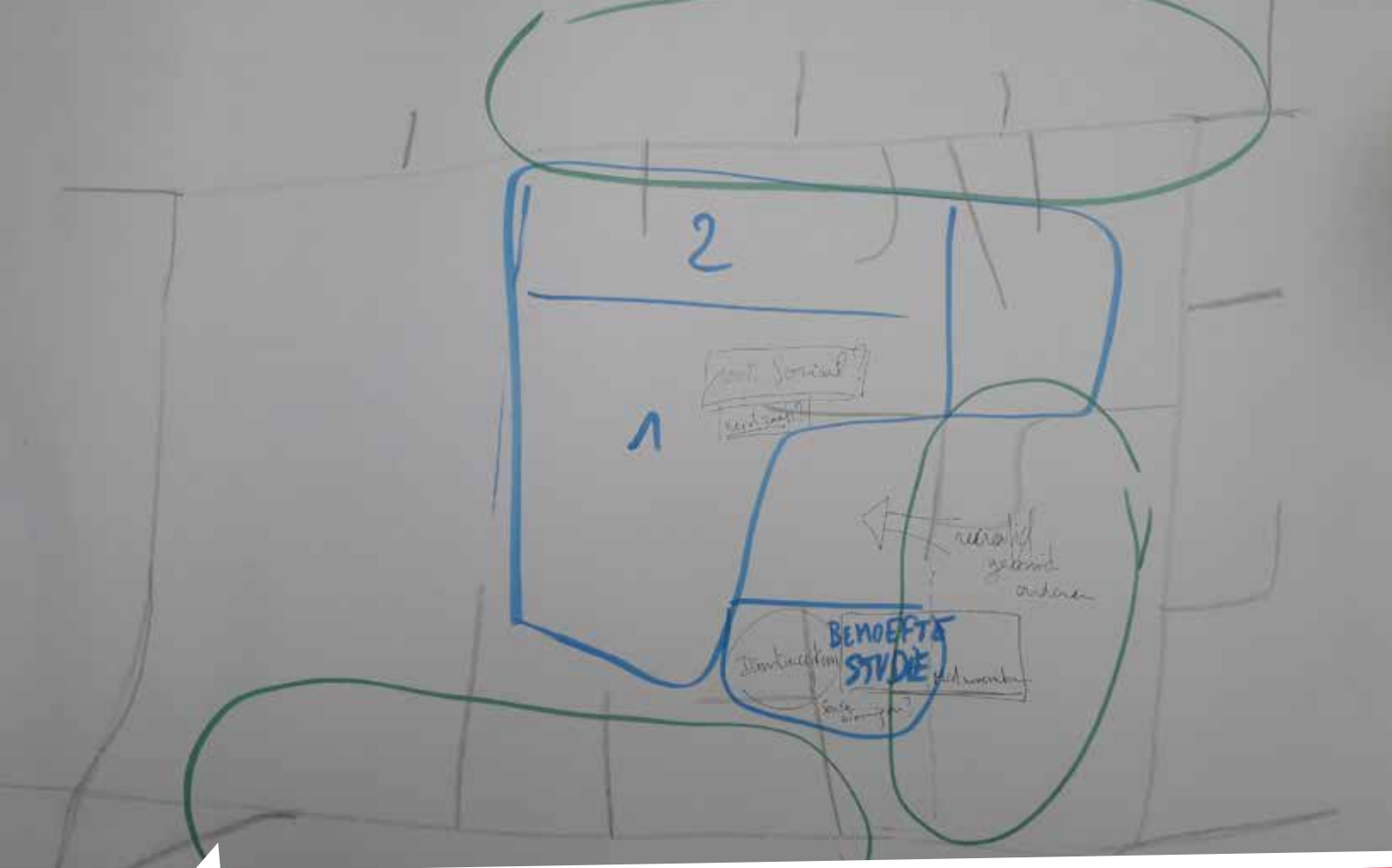
gemaakt, waardoor verschillende partijen rond de tafel bewust worden van elkaars medeverantwoordelijkheid en betrokkenheid bij projecten.

KADER 2.2 Analyse van Oostrozebeke op drie schalen

Tijdens de tweede sessie werd met de aanwezige deelnemers de site Olieberg in Oostrozebeke op drie schaalniveaus bestudeerd. Tijdens de oefening brachten de deelnemers hun eigen kennis in over belangrijke sociale processen, en werden die op verschillende schaalniveaus op een kaart geprojecteerd.

Op niveau van de site zelf bespraken we de uitgangspunten van de initiatiefnemers en de randvoorwaarden verbonden aan de site. Het woonzorgcentrum wilde uitbreiden en een woonzorgsite ontwikkelen met een dienstencentrum aansluitend bij het woonzorgcentrum. Een behoeftestudie was daarvoor in ontwikkeling. Tegelijk wilde de gemeente zelf een stuk woonuitbreidingsgebied ontwikkelen als inbreidingsproject tussen het oude vlasarbeidersgehucht Kalberg, de nieuwe middenklasse verkaveling aan de Veldstraat, en de site van het Woonzorgcentrum met serviceflats; de sociale doelstelling van de gemeente is om de wijken sterker met elkaar te integreren en een gezonde sociale mix tot stand te laten komen. Bijkomende randvoorwaarde is dat de wetgeving hier slechts sociale woningbouw toestaat, en dat sociale woningbouwmaatschappijen niet zouden staan te springen om de site te ontwikkelen. De vraag stelt zich dan of de binnenruimte van de Olieberg, die nu als landbouwgrond in gebruik is, toch reeds een sociale functie kan krijgen om de verschillende delen van de wijk al met elkaar te verbinden.

Het werd echter al snel duidelijk dat de ontwikkeling van de site tot een leefbare, sociaal gemengde binnenruimte die bovendien leeftijdsvriendelijk wordt ingericht, ook geïntegreerd moet zijn in het dorp. De ontwikkeling van de publieke ruimte in het binnengebied tot een circuit voor zwakke weggebruikers zal maar sociaal veilig kunnen gebeuren als er genoeg leven, en dus sociale controle op straat is. De site zelf telt weinig bewoners en zal dus ook passage van elders moeten aantrekken om sociaal veilig te zijn. De beschermde kapel is de enige trekpleister in het gebied, maar het kan wel een veilige doorgangszone worden richting het dorpscentrum. Om de mogelijkheden daartoe te bestuderen, moeten we de aansluiting



Figuur 7 De schaal van het project

van de site met het trage wegensnetwerk in het dorp bestuderen. Daarom wordt de site ook bestudeerd op de schaal van het hele dorp.

Het dorp van Oostrozebeke heeft een stervormig stratenpatroon, dat samenkomt aan de kerk, met de Kerkstraat als commerciële as. Het centrum van het dorp is echter gaandeweg verschoven. De sociale voorzieningen (sportcentrum, bibliotheek, ontmoetingscentrum, gemeentehuis) bevinden zich nu op en rond de voormalige Mandelmeersen; het commerciële hart verschoof in de richting van de N357.

Het WZC ligt in vogelvlucht op slechts 600m van het centrum en is dus in principe vlot bereikbaar via de radiaalwegen Veldstraat en Kalbergstraat die de site omsluiten. Deze zijn echter ingericht voor autoverkeer en kruisen de Rozenbergstraat waar zelfs zwaar verkeer uit het noorden passeert.



Figuur 8 De schaal van het dorp

Om fietsers en voetgangers veilig tot aan het centrum te brengen is de gemeente begonnen met de introductie van trage wegen. Deze vormen echter nog geen netwerk, en volgen een grillig parcours. Bieden ze voldoende comfort en veiligheid aan kinderen of ouderen? Heeft het zin om de trage wegen doorheen de Oliebergsite hierop aan te sluiten? Deze vraag kon door de deelnemers niet worden beantwoord, en werd opgenomen in de onderzoeksfase.

Op niveau van het dorp duiken ook nieuwe kwesties op. De N357 is weliswaar het commerciële hart, maar lijkt met haar drukke verkeer ook een belangrijke barrière, die bewoners uit het zuiden en het noorden van het dorp van elkaar scheiden. In het zuiden van de gemeente zijn enkele mooie parkgebieden en speeltuinen ontwikkeld, maar zijn deze wel toegankelijk voor spelende kinderen uit de noordelijke wijken? Indien niet, lijkt het logisch om spelen ook op de Oliebergsite een plaats te geven voor de daar aanwezige kinderen. De wijk telt immers een groot aantal jonge gezinnen.



Figuur 9 Het dorp bekeken op schaal van de regio

Op schaal van de regio:

Op schaal van de regio zijn er een aantal ontwikkelingen die een belangrijke randvoorwaarde vormen voor de toekomst van het project. Langs de Mandel wordt een regionaal fietspad aangelegd dat Oostrozebeke zal verbinden met Ingelmunster en het Provinciaal domein de Baliekouter. Het stuk langs het dorp is net geopend en loopt op 200m van de Kalbergstraat. Deze route zal het moeilijker maken om veel passage van buiten het dorp door het binnengebied Olieberg te lokken, omdat het Mandelfietspad comfortabeler, rechter en aantrekkelijker is. Anderzijds is een aantakking op het fietspad vanuit het gebied wel bevorderlijk om de bewoners te stimuleren om meer te fietsen of te wandelen. Door de aanleg van de N382 ten zuiden van het dorp is de doorgaande functie van de N357 minder belangrijk geworden. Ook doorgaand verkeer (vaak zwaar vervoer) uit het noorden van de gemeente kan via een omleidingsweg de N382 bereiken en hoeft niet meer door de Kalbergstraat-Rozenbergstraat op de N357 aan te takken. Daarom kan in de toekomst het profiel van de N357 door de dorps-

kern worden versmald en zal het veiliger worden voor trage weggebruikers om deze over te steken. Ook deze randvoorwaarden moeten meegenomen worden bij de ontwikkeling van de Olieberg site, omdat ze de aansluiting bij de dorpskern over de Rozenbergstraat, en de verbinding met het zuidelijke deel van het dorp zullen versterken.

D. DATAVERZAMELING

Doorgaans werpt de schaal oefening nieuwe vragen op. Onverwachte relaties worden blootgelegd, en factoren van onzekerheid komen aan het licht wanneer verschillende partijen hun licht over een probleem laten schijnen. Om knopen door te hakken kan dan aanvullende feitenkennis nodig zijn. Afhankelijk van de vraagstelling kunnen verschillende strategieën worden gehanteerd om data te verzamelen. In de ideale situatie kan een sociale plannings-traject verder bouwen op bestaande databanken van relevante gegevens. Dit is echter niet altijd het geval. Ruimtelijke planning is vaak een ad hoc en relatief grillig proces; projecten worden opgestart waar zich de gelegenheid voordoet, en ontwerpen moeten op relatief korte termijn worden opgeleverd. In de loop van de beslissingsprocedure kunnen nieuwe inzichten nieuwe vragen oproepen, en zal het verzamelen van data dan ook best met verschillende, zowel kwalitatieve als kwantitatieve, methoden gebeuren.

Beleidsgericht onderzoek is meestal kwalitatief onderzoek. Beleid richt zich immers op complexe, veelvormige processen en problemen, en kwalitatief onderzoek tracht net deze complexiteit van concrete cases te doorgronden. Zoals hierboven reeds aangekaart kan sociale planning twee belangrijke vormen van kennis genereren in de loop van het ruimtelijk planingsproces: enerzijds kan men de maatschappelijke noden in kaart brengen van huidige en potentiële gebruikers van een omgeving waar een ruimtelijke ontwikkeling wordt gepland, om zo de visievorming, projectdefinitie en opmaak van het programma te ondersteunen; anderzijds kan men, door het uitwerken van sociale scenario's en het voorspellen van maatschappelijke effecten de keuze tussen alternatieve ontwerpvoorstellen ondersteunen.

In steden en gemeenten is alvast heel wat kennis aanwezig. Bewoners maken elke dag gebruik van de ruimte, en hebben hierdoor elk een schat aan praktische kennis. Er lopen bovendien ook heel wat terreinwerkers rond met een uitgebreide, maar vaak impliciete kennis

van sociaal-ruimtelijke processen in hun omgeving.

Ze weten veel, maar beseffen niet altijd hoe deze kennis van nut kan zijn voor een ruimtelijk plan- of ontwerpproces. Door deze lokale terreinkenners actief te betrekken kan hun knowhow ingezet worden.

Afgezien van dergelijke archeologie van de aanwezige lokale kennis, zijn er nog tal van andere methoden om relevante informatie te verzamelen. Uitgangspunt en richtinggevend voor de analyse zijn de sociale doelstellingen en visie zoals geformuleerd in de visievormingsfase. Het doel van de analyse is om de randvoorwaarden die volgen uit de condities van het projectgebied in kaart te brengen. In paragraaf 3.A.b (Dataverzameling) overlopen we de verschillende strategieën die in het traject 'Omgeving op Mensenmaat' gebruikt zijn.

E. BESLUIT

Het ideale planningstraject doorloopt een aantal fasen die zich niet chronologisch opvolgen maar elkaar eerder flexibel aanvullen en voeden.

Dataverzameling zal ervoor zorgen dat patronen van ruimtegebruik en sociale noden worden blootgelegd. Wanneer men deze patronen toetst aan het waardenkader of de ruimere visie van het bestuur, kan men sociale doelstellingen of uitdagingen voor ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente formuleren. Toetst men deze doelstellingen op verschillende schaalniveaus aan elkaar, kan de gemeentelijke visie worden bijgeschaafd. Zo wordt het planningstraject een wendbaar proces dat niet enkel het betrokken project ten goede komt, maar in dialoog treedt met het proces van sociaal-ruimtelijke visievorming in de gemeente. Een grondige projectanalyse kan de gemeente ook kennis en knowhow opleveren voor toekomstige projecten. Een ideaal traject staat dan ook niet alleen, maar vormt een keten van trajecten waarbinnen kennis en ervaring cumuleert.

Deze kennis moet verspreid en gedeeld worden binnen het bestuurlijke netwerk van de gemeente. Zowel voor de kwaliteit van het traject, als voor het collectieve geheugen van de gemeente, is het belangrijk om aan elk traject een breed palet aan belanghebbenden en experts te laten bijdragen.



Foto: Filip Marrécau



3

HOOFDSTUK

METHODIEKEN



A. OVERLEG, DATAVERZAMELING & PARTICIPATIE

a. Overleg

Sociaal-ruimtelijke ingrepen zijn integrale ingrepen, ze doorkruisen maatschappelijke sectorgrenzen en deelmaatregelen hebben effecten op verschillende terreinen. Daarom moet een sociaal-ruimtelijk planningstraject de relevante actoren van de betrokken sectoren samenbrengen om hen aan te zetten tot overleg. In het traject 'Omgeving op Mensenmaat' is ervoor gekozen om alle mogelijke actoren die een plaatselijke expertise hebben (terreinwerkers, sociale bouwmaatschappij, ontwerpers, ambtenaren, politici ...) samen te brengen. Diverse experts tegelijk samenbrengen is niet alleen een 'snellere' manier van informatie verzamelen dan ze één voor één individueel te spreken. Een groepsgesprek stimuleert in de eerste plaats ook het gesprek tussen deze experts. Omdat professionals in een bepaald domein actief zijn (bv. sociale veiligheid, jeugdwerk, ouderenwerking, ...) is hun expertise vaak beperkt tot een specifieke doelgroep of activiteit. Veiligheidswerkers zullen zeer precies de hangplekken in de wijk weten te lokaliseren, maar kunnen misschien minder vertellen over de vrijetijdsopties van de jongeren die je daar aantreft. De sport- of jeugddienst weet daar echter wellicht meer over te vertellen. De confrontatie van verschillende visies op hetzelfde probleem zal vaak tot boeiende en vernieuwende inzichten leiden; in een groepsgesprek zullen individuen immers worden gedwongen om met elkaars argumenten iets te doen en komt men vaak tot nieuwe ideeën.

Het is dan ook belangrijk om een uitgebreid spectrum aan verschillende experts samen te brengen. Op de zoektocht naar deelnemers geldt eigenlijk maar één criterium: kunnen we met de aanwezigen een voldoende brede waaier aan expertise samenbrengen? In verschillende gemeenten werd na een eerste sessie dan ook beslist om de groep aan deelnemers aan het traject uit te breiden met aanvullende experts of partners.

In kleinere gemeenten zijn de gesprekspartners echter ook 'ervaringsdeskundigen' als bewoners of gebruikers van het projectgebied. Daarnaast hebben ze vaak ook kennis of familieleden in het gebied die hen hun persoonlijke ervaringen delen. Er zit dus in de groep ook heel veel informatie over het functioneren van het dorp zelf, informatie die los staat van professionele kennis (Scott, 1998). Deze kennis is vaak nog waardevoller dan de eigenlijke professionele expertise. Ze is doorleefd, in het lokale sociale netwerk ingebed, en 'partisaans', dit wil zeggen verbonden aan concrete belangen met betrekking tot het project. Op die manier articuleren deelnemers aan



het planningstraject soms op kleine schaal de belangentegenstellingen die er op het terrein zelf leven. Vaak hebben sociaal-ruimtelijke vraagstukken verschillende belanghebbenden, elk met hun eigen noden en wensen. Door deze te expliciteren en een ruimtelijke vertaling te geven, wordt het overleg verdiept en de belangen geconcretiseerd.

Ook kan een groepsgesprek experts aanzetten tot meer samenwerking tussen de verschillende diensten en de kloof tussen politiek en ambtenarij overbruggen. Door probleemstellingen te concretiseren en de rol van verschillende actoren hierbij te expliciteren kunnen samenwerkingen worden aangemoedigd en geïnitieerd.

'Toegevoegde waarde'

En dat is dus wel heel tof en zalig dat de actoren die betrokken waren bij het traject elkaar beter hebben leren kennen waardoor ze in de toekomst gemakkelijker met elkaar zullen communiceren.

Iedereen heeft meegedaan, want de andere mensen waren ook altijd bereid om te komen. En er was geen verborgen agenda... Ik vond het fantastisch dat het voorstel ook door [alle diensten van] heel de gemeente gedragen werd. Meestal is het een afdeling of een groepje, maar nu was het iedereen. En ze hebben bijgeleerd: "Wauw, in deze vergadering zijn, heeft een toegevoegde waarde. Niet enkel voor de gemeente Wingene maar ook voor mezelf..."

René Van De Winkel (Sociale huisvestingsmaatschappij Vivendo) (traject Zwevezele)

Verrassend vaak komen beleidsmakers op zo'n gesprek voor het eerst echt in contact met elkaar. In de dagelijkse sleur hebben ze daar geen tijd voor, of weten ze eigenlijk nauwelijks van elkaars bestaan. Op een groepsgesprek worden ze met elkaar geconfronteerd, en worden soms nieuwe banden gesmeed. Een groepsgesprek kan dus ook de deelnemers wat opleveren, wat hen ook zal motiveren om mee te doen.

Groepsgesprekken hebben ook een aantal belangrijke nadelen. Het meest belangrijke nadeel



is de grotere organisatorische last. Het is niet evident om een groep veldwerkers-experten, politici en ambtenaren op hetzelfde tijdstip bij elkaar te krijgen; de vele drukke, niet gelijklopende agenda's vormen een hinderpaal. Bovendien wordt zo'n groepsinterview moeilijk door 1 persoon geleid en georganiseerd. Naast de moderator is er minstens één helpende hand nodig die notities neemt tijdens het gesprek.

Organigram hertekenen

Als beleidsmakers staan we wel behoorlijk dicht bij onze administratie. Maar wat nieuw was is dat we met zoveel verschillende diensten hebben samengezeten. Dit heeft duidelijk een meerwaarde gehad. Ik zal zelfs meer zeggen, we zijn voor een stuk onze organisatie aan het herbekijken, zowel naar organigram als naar werking toe, en die trajectwerking daar zijn de meeste onder ons toch wel van overtuigd. En heel het Bargeparkverhaal heeft daar toch duidelijk wel toe bijgedragen. Ik denk dat we dergelijk trajectwerking zullen inschrijven in onze proceswerking. Dat komt ook omdat we zien dat er winsten uit te halen zijn. Niet zozeer economische winsten, maar winsten naar inzicht. Zodat we verschillende diensten meekrijgen in hetzelfde verhaal. Het is trouwens een heel intensief gebeuren, er wordt veel tijd in geïnvesteerd, maar het maakt wel dat het verhaal duurzamer is.

Gijs Degrande (Eerste schepen (bevoegdheid o.a. jeugd en openbare werken), Beernem)

b. Dataverzameling: van archeologie tot observatie

In deze paragraaf overlopen we de verschillende methodes die gebruikt zijn om data te verzamelen tijdens het traject 'Omgeving op Mensenmaat'. We hopen dat dit inspiratie kan geven aan andere gemeentes die wensen de sociaal-ruimtelijke context te onderzoeken alvorens aan een project te beginnen. We willen hierbij ook meegeven dat het **Steunpunt Sociale Planning** van de provincie West-Vlaanderen hen hierbij kan helpen. Het Steunpunt bezit een waaier aan cijfers op buurt- en wijkniveau. Zij helpen onder andere bij het analyseren van

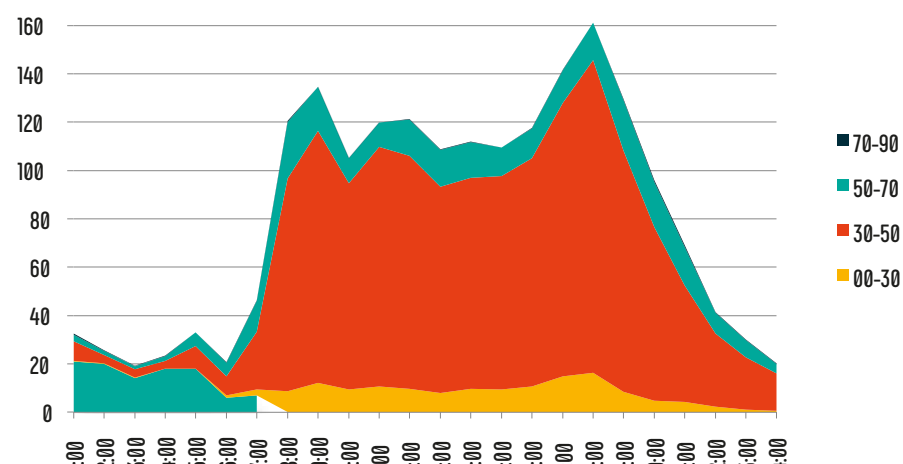
hun databanken al dan niet aangevuld met eigen data. Zij kunnen eveneens helpen bij het opstellen en verwerken van doelgerichte enquêtes, bij het maken van een omgevingsanalyse, het aanreiken van informatie over een bepaalde doelgroep, ...

b.1 Statistische databanken

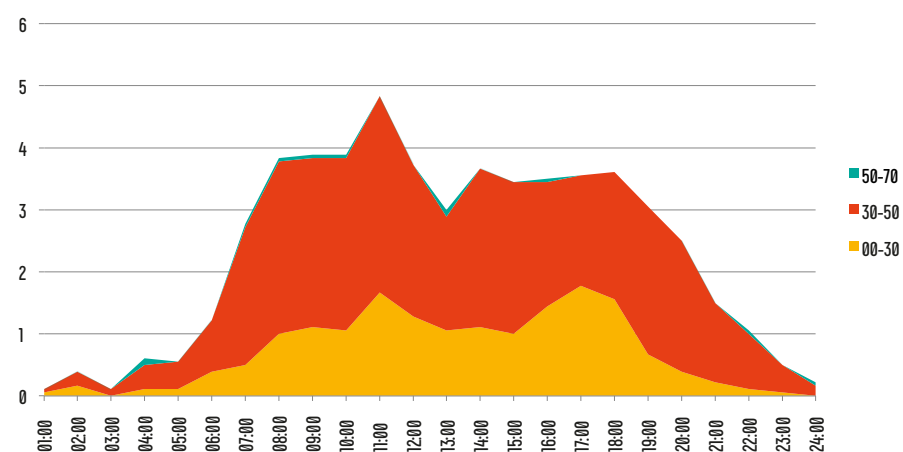
Overheden beschikken tegenwoordig over uitgebreide databanken met sociaal-ruimtelijke gegevens: het rijksregister en andere statistische bronnen kunnen tot op bijzonder kleine schaal een waaier aan demografische, sociale en economische informatie genereren over de bewoners van een bepaald gebied. In beslissingsprocessen als een ruimtelijk planningsproces, waar soms moeilijke knopen moeten worden doorgehakt, kunnen harde cijfers of concrete voorbeelden sterker overtuigen dan 'een aanvoelen' of 'een vermoeden'. Sociale processen zijn weliswaar minder exact te voorspellen dan de stabiliteit van betonconstructies, maar in een ruimtelijk planproces is het niet raadzaam om sociale kennis te verpakken in een holistisch en over-genuanceerd verhaal waar harde data uit de weg worden gegaan. Ook sociale feiten kunnen worden gemeten, in tabellen gegoten, met voorbeelden gestoffeerd.

KADER 3.1 Verkeersoverlast in de dorpskern van Zwevezele

Een drukke gewestweg doorkruist het centrum van Zwevezele en bemoeilijkt de toegankelijkheid van de dorpskern voor zwakke weggebruikers zoals schoolgaande kinderen of senioren uit geplande woonzorgsite. Het dagelijkse ritme van de verkeersdrukke was echter nog onvoldoende gekend. Cijfers van het Agentschap Wegen en Verkeer brachten ophelderingen. Figuren 10 en 11 tonen de opgaande verkeersdrukke op weekdagen in de Bruggestraat (N370), een straat die het dorpscentrum dwarsstreekt.



Figuur 10: licht vervoer op de N370 (richting dorp) naar snelheid en uur van meting



Figuur 11: zwaar vervoer op de N370 (richting dorp) naar snelheid en uur van meting

Uit de tellingen kunnen we concluderen dat de grootste verkeersdruk plaatsvindt tijdens de ochtend- en avondspits op weekdays tussen 7 en 9 en tussen 17 en 19u. Op dat moment delen zowel zwaar als licht vervoer de N370. Tijdens de ochtendspits zijn er bovendien ook heel wat fietsende en wandelende kinderen op de been. Over deze zwakke weggebruikers zeggen de verkeerstellingen van AWWV echter niets. Om een beeld te krijgen van de trajecten van zwakke weggebruikers werd een aanvullende verkeerstelling met vrijwilligers gedaan (zie kader 3.4).

b.2 Interviews met bewoners en gebruikers

Analyseren van databanken heeft zijn beperkingen. Statistische bronnen bevatten veel informatie over de bewoners, maar nauwelijks informatie over de gebruikers van een bepaald gebied. Ook doet zo'n analyse weinig uitspraken over sociale interacties, ontmoetingsplaatsen, e.d.. Deze processen spelen zich immers af op een kleiner schaalniveau, en hebben meer betrekking op het gebruik van een omgeving. Het netwerk van sociale professionals in een gemeente of buurt beschikt over heel wat terreinkennis van deze sociale processen en interacties; meestal zijn ze bovendien goed ingebed in lokale sociale netwerken waardoor snel nog meer informatie kan worden verzameld. De kennis van deze experts kan je overdragen door hen te interviewen, of, zoals in kleinere gemeenten vaak het geval was, bij het proces te betrekken. Om het gebruik van de openbare ruimte na te gaan werd er in enkele gemeenten ook voor geopteerd om de gebruikers zelf te interviewen.

Vuistregels voor een goed interview

Een interview is geen vrijblijvend gesprek. Een gewone babbel kan een brede waaier aan informatie opleveren, maar niet altijd met betrekking tot de onderzoeksvraag die men probeert te beantwoorden. Bij een interview moet de interviewer het heft in handen houden en de respondent bij de zaak houden. Een goede voorbereiding is daarom nodig. Het zorgt er voor dat de interviewer zelf meer controle heeft over het gesprek. Met de nodige voorkennis kunnen meer gerichte vragen worden gesteld en kan het gesprek beperkt worden tot die onderwerpen die er voor het onderzoek toe doen.



Het vraaggesprek voorbereiden

Naargelang de beoogde respondenten kan men een volledig open en flexibel, of meer gestuurd voorgestructureerd gesprek houden. In het laatste geval is een (meer of minder) gedetailleerde vragenlijst nodig. Een goed interview wisselt open en gesloten vragen af. Open vragen (bv. 'wat denkt u van...') zijn vragen waarbij de antwoordmogelijkheden niet op voorhand vastliggen. Bij gesloten vragen (bv. 'bent u het eens met stelling A of stelling B, of met geen van beide?') liggen de antwoordcategorieën wel op voorhand vast. Dit laatste type gaat meestal sneller (je krijgt een kort antwoord), maar de informatie die ermee wordt ingewonnen is vaak minder rijk en verrassend.

Hoe respondenten selecteren?

Men heeft verschillende manieren om tot respondenten te komen. Er kan een heel algemene uitnodiging via de post thuis bedeed worden of via het gemeentebled bekend gemaakt worden. Je laat het dan aan de bewoners over of ze willen meewerken of niet. Of men kan ook op café of een andere ontmoetingsplaats mensen gaan interviewen. Zo kom je meteen ook te weten waar sociale netwerken in het dorp zich vormen of onderhouden worden.

Men kan er ook voor kiezen om het eigen netwerk van vrienden en familie te bevragen, en hen te vragen je in contact te brengen met nieuwe respondenten. Dit noemt men een sneeuwbalsteekproef. Hiermee surf je over de bestaande sociale netwerken door het dorp.

Bij zo'n kwalitatieve strategie moet je rekening houden met de diversiteit aan bewoners in je dorp. Er zijn steeds verschillende groepen van inwoners in een dorp, mensen van dezelfde sociale groep gebruiken en beleven de ruimte vaak op een heel gelijkaardige manier. Tracht je respondenten niet enkel binnen dezelfde sociale groep te zoeken, maar probeer een diversiteit aan respondenten te zoeken. Mensen uit dezelfde sociale groep zijn onderling vaak ook verbonden. Bij sneeuwbalsteekproeven is het daarom belangrijk om van een diverse groep respondenten te starten. Vrienden en kennissen van die respondenten lijken immers vaak sterk op hen, en je riskeert in hetzelfde kringetje te blijven hangen. Als je via ontmoetingsplaatsen respondenten zoekt, bezoek je ook best verschillende plekken. De meeste ontmoetingsplaatsen (café, hangplek,...) worden immers ook bezocht door een erg homogene groep. Als je tijdens of na het interview wat persoonlijke data vraagt aan de respondent, kan je achteraf ook controleren of je steekproef wel divers genoeg is: geslacht, geboortjaar, aantal gezinsleden, adres, beroep, opleidingsniveau,...



Het vraaggesprek uitvoeren

Een goed interview afnemen is niet eenvoudig, en vraagt wat oefening. Het is immers niet hetzelfde als een gewoon gesprek tussen mensen. Een interview is een gestuurd gesprek, met een duidelijk doel: het inwinnen van (zoveel mogelijk goede) informatie. Om dat doel te bereiken moeten een aantal zaken voor ogen worden gehouden.

Om te beginnen moet een interviewer altijd het gesprek stevig in handen houden. Wanneer respondent(en) beginnen uit te weiden over zaken die er voor het onderzoek niet toe doen (maar misschien voor hen wel betekenisvol zijn om te kunnen vertellen), moet de interviewer ze vriendelijk maar kordaat tot de orde roepen. Hoewel respondenten ook iets mogen winnen bij het gesprek, en de interviewer voor hen ook een interessante informatiebron kan zijn, mag deze zich niet laten verleiden tot uitgebreid antwoorden op hun vragen. Wanneer respondenten teveel vragen stellen, vertel hen dan dat daarvoor na het vraaggesprek tijd kan worden gemaakt. Anders riskeert men dat de voorziene tijd wordt opgebruikt door vragen van de respondent, en de interviewer zelf niet al zijn vragen heeft kunnen stellen.

Een belangrijke interviewtechniek is doorvragen. Interviewers mogen niet trachten het antwoord van de respondent zelf in te vullen. In normale gesprekken wordt eigenlijk verwacht dat men meeleeft, of redelijk goed weet waarover het gesprek gaat. Daarom laat men mensen niet altijd volledig uitspreken, of vraagt men niet verder na een (onvolledig) antwoord. In een goed interview doet men dat net wel. Doorvragen kan op verschillende manieren. Door na een antwoord expliciet om meer informatie te vragen (bv. 'waarom?' of 'wat bedoel je daarmee?'), maar ook door wanneer een respondent stopt met antwoorden, een pauze te laten en niet meteen zelf het woord te nemen, of zijn antwoord, op vragende toon, nog een keer te herhalen ('dus je zegt dat... ?').

Mentale kaart

Een interview over sociaal-ruimtelijke kwesties doet er goed aan om de vragen meteen te 'verruimtelijken'. Een veelgebruikte techniek om de respondent 'ruimtelijke' uitspraken te ontlokken is hen een mentale kaart te laten tekenen. Een mentale kaart is een tekening van het beeld dat iemand van een plaats heeft. Hoe vertrouwder de persoon is met deze plek, des te gedetailleerder en juister de afbeelding zal zijn. De punten op de kaart zijn vaak oriëntatiepunten (zoals de kerk) of plaatsen die men vaak als bestemming heeft (zoals de bakker). Lijnen zijn vaak de routes die mensen zelf afleggen wanneer ze op de plaats komen.



Door de respondent een mentale kaart te laten tekenen, en hem of haar te bevragen over wat er wordt getekend, wordt het gesprek naar diens ruimtegebruik gestuurd; men komt te weten wat hun bestemmingen zijn, welke routes ze daarvoor nemen. Door extra vragen te stellen over wat er wordt getekend, kom je ook te weten wat deze routes of plekken betekenen in het leven van de respondent. Bv. Waarom teken je dit café erop, waarom teken je dit kruispunt zo groot, waarom laat d deze buurt wit op je kaart?

Een openbaring

Ik vond het interview een openbaring en vond dat je uit de weinige interviews die er gemaakt zijn toch veel kon uithalen. Je denkt te weten hoe burgers denken maar als je effectief naar het gebruik gaat zien, de methodiek van die mentale kaart, dat vond ik wel heel verrassend. Wat het voor de geïnterviewde opgeleverd heeft... door de vragen heen begon ze te beseffen dat ze toch wel bekend was met veel meer dan het gebied waarin ze woont. Door de mentale kaarten te tekenen en de vragen zag ze eigenlijk dat ze toch wel een grotere betrokkenheid heeft bij Adinkerke, meer dan ze dacht. Zij is begonnen vanuit een beperkt standpunt van "ja ik heb geen contact met anderen, ik ben niet sociaal, we zijn zeer op onszelf, en mijn mama woont vlakbij, ..." en dat is gaandeweg veranderd naar "maar eigenlijk kom ik toch wel in het andere deel van Adinkerke en gebruik ik het ook". Het maakt mensen bewust over hun betrokkenheid bij de rest van het dorp.

Annick Werkers (cel huisvesting gemeente / OCMW, De Panne (Adinkerke))

Het vraaggesprek verwerken

Een interview moet altijd worden geregistreerd, door middel van notities tijdens het gesprek of, als de respondent dit toestaat, een opname (via MP3 of dictafoon). De notities of de opname worden na het gesprek zo snel mogelijk uitgeschreven. De uitspraken en het verband waarin ze zijn gedaan liggen dan nog vers in het geheugen. De meeste handboeken schrijven



voor dat een interview zo letterlijk mogelijk (verbatim) wordt uitgeschreven, maar als het gaat om het verzamelen van feiten of kennis via een expertinterview of een interview met een bewoner volstaat het eigenlijk om het gesprek volledig (ook informatie die je op het eerste zicht niet nodig denkt te hebben) maar in eigen woorden uit te schrijven. In het verslag wordt niet alleen info opgenomen over de respondent en de context van het interview, maar kan op het einde ook een korte samenvattende analyse worden toegevoegd. Deze kan nuttig zijn wanneer later de verschillende interviews met elkaar worden vergeleken om een samenvattend verslag te maken. Bij het analyseren van interviews zoekt men naar gedeelde thema's en naar verschillen tussen verschillende bevolkingsgroepen.

KADER 3.2 Op zoek naar het ruimtegebruik van de Adinkerkenaars

In Adinkerke werd er gekozen om bewoners en handelaars te interviewen. Deelnemers aan de workshop kregen een korte training en in overleg met hen werd een vragenlijst opgesteld. Doel van het gesprek met de bewoners was hun ruimtegebruik in het dorp in kaart te brengen. Welke bestemmingen hebben mensen in het dorp? Waar treffen ze elkaar? Waarom komen ze daar samen? Hoe vaak komen ze daar samen? Welke routes, welke paden nemen mensen om op hun bestemming te komen en waarom? Welk vervoermiddel kiezen ze ervoor? Ze werden gevraagd een mentale kaart te tekenen, en aanvullend werden hen open vragen gesteld. De meeste deelnemers aan de workshop hadden wel wat koudwatervrees om te gaan interviewen. Bovendien vreesden de betrokken politici dat de interviews verwachtingen zouden scheppen bij bewoners, die niet zouden kunnen worden ingelost. Men was echter verrast door de inzichten die de interviews opleverden. Er kwam ruimtegebruik aan het licht waarvan men totaal geen idee had, maar ook de geïnterviewden zelf vonden het een positieve ervaring waardoor ze zichzelf meer als burger van het dorp gingen zien, zonder dat meteen verwachtingen werden geventileerd naar het gemeentebestuur toe.

Door handelaars te interviewen wilden we de sociale functie van dorpswinkels achterhalen. Adinkerke heeft naast echte buurtwinkels nogal wat zaken met een bovenlokaal cliënteel. We vroegen ons af in hoeverre deze laatste zaken ook voor dorpsbewoners een betekenis hadden. We hielden er rekening mee dat winkeliers niet graag veel tijd besteden aan een

interview tijdens het werk. Daarom werd er gekozen om vooral gesloten vragen te stellen waarop ze snel en kort konden antwoorden; de vragenlijst kon ook als schriftelijke enquête worden gebruikt.

b.3 Schriftelijke enquêtes afnemen

Schriftelijke enquêtes hebben het voordeel dat enkel de respondent aanwezig moet zijn bij het invullen van de antwoorden. Zo kan een veel grotere groep respondenten bereikt worden. Dit kan opnieuw met open of gesloten vragen. Op relatief korte tijd kan men zo veel harde cijfers en/of kwalitatieve data verzamelen. Ook het verwerken van een enquête is vlugger en gemakkelijker.

Men zal er echter wel minder diepgaande informatie uithalen, omdat men niet de mogelijkheid heeft om door te vragen en dieper in te gaan op bepaalde onderwerpen. Ook bij enquêtes is het belangrijk om persoonlijke gegevens te verzamelen; door deze te vergelijken kan men opnieuw de verschillen of gelijkenissen tussen sociale groepen achterhalen.

KADER 3.3 Enquêtes door middel van postkaartjes

In Beernem werd een postkaartje met een enquête meegegeven met Open Blad, het lokale krantje. In ruil voor een ingevuld postkaartje wordt een roombotertruffel gegeven op de nieuwjaarsdrink van de gemeente. Achteraf kon het kaartje ook nog in de brievenbus aan het gemeentehuis gedeponeerd worden. Zo werden er snel 83 ingevulde kaartjes verzameld. Een heel diverse groep vulde de kaartjes in, van allerlei leeftijden en uit verschillende delen van de gemeente (37 kaartjes kwamen van buurtbewoners van het Bargepark). Het kaartje omvatte een klein aantal gesloten vragen, en de opdracht om het toekomstig Bargepark te tekenen. De gesloten vragen werden met de hulp van de provinciale dienst Sociale Planning geanalyseerd, de tekeningen boden inspiratie aan ontwerpers en bestuurders.



Figuur 12 Burgers lieten met veel plezier hun wensen voor het park kennen.

Foto: Aangeleverd door gemeente Beernem.



b.4 Case-gerichte observaties doen

Het is nuttig om de informatie verkregen in interviews of enquêtes te controleren of verder te staven met andere onderzoeksmethoden. Dit noemt men 'trianguleren'. Wanneer een bepaalde vaststelling wordt bevestigd door verschillende bronnen, versterkt dit de argumentatiekracht ervan. Een zeer geschikte methode zijn eigen, directe observaties. Wanneer een buitenstaander een bepaalde plek betreedt, kan die immers bepaalde dingen 'zien' die voor wie er al jarenlang woont en werkt te evident lijken om nog opgemerkt te worden. Observeren kan op verschillende manieren. Observaties kunnen verschillen in het onderwerp van observatie, de timing van de observatie (wanneer, hoe vaak, met welk ritme) en in de methode waarmee observaties worden vastgelegd. Het onderwerp van observatie kan heel breed zijn, maar ook heel specifiek. Veel hangt er af van hoe scherp de vraagstelling al is afgebakend, en hoeveel er al geweten is van het onderwerp. Wil men, zoals in het Bargepark van Beernem, het ruimtegebruik in een bepaalde wijk of park in kaart brengen, omdat er bijvoorbeeld een heraanleg van het openbaar domein is gepland en men de noden van de bevolking en gebruikers niet kent? In dat geval begint men eigenlijk van nul, en zullen observaties niet alleen heel breed, maar ook erg diep moeten gaan: er moeten voldoende gegevens verzameld worden over genoeg alles wat kan worden geobserveerd en er zal heel wat inventiviteit nodig zijn om de verbanden tussen deze gegevens te ontdekken. Op basis van de terreinkennis van aanwezige sociale werkers kan eventueel de opdracht verder worden afgebakend.

Meestal echter is de opdracht specifiek en gebonden aan een concreet probleem. Men wil de overlast intomen op een plek, men wil een boeiend speelplein aanleggen voor kinderen van een specifieke leeftijdsgroep; in dat geval is wat moet worden geobserveerd beter afgebakend en kan men meer gericht tewerk gaan. Ongeacht de doelstelling, zijn er twee belangrijke aandachtspunten die de observaties mee kunnen oriënteren: het feit dat de te observeren locatie in tijd en ruimte met andere plekken is verbonden, en het feit dat bepaalde activiteiten andere activiteiten beïnvloeden. Beide zaken zorgen ervoor dat een observatie nooit te eng mag worden afgebakend in tijd en ruimte.

Gericht spreiden van observaties in tijd en ruimte

Wat op één plek gebeurt op een bepaald moment, is niet hetzelfde als wat op diezelfde plek gebeurt op een ander moment, en is bovendien vaak verbonden met wat op andere plekken in de nabijheid gebeurt. Het is dus nodig om observaties te spreiden in tijd en ruimte. Elk

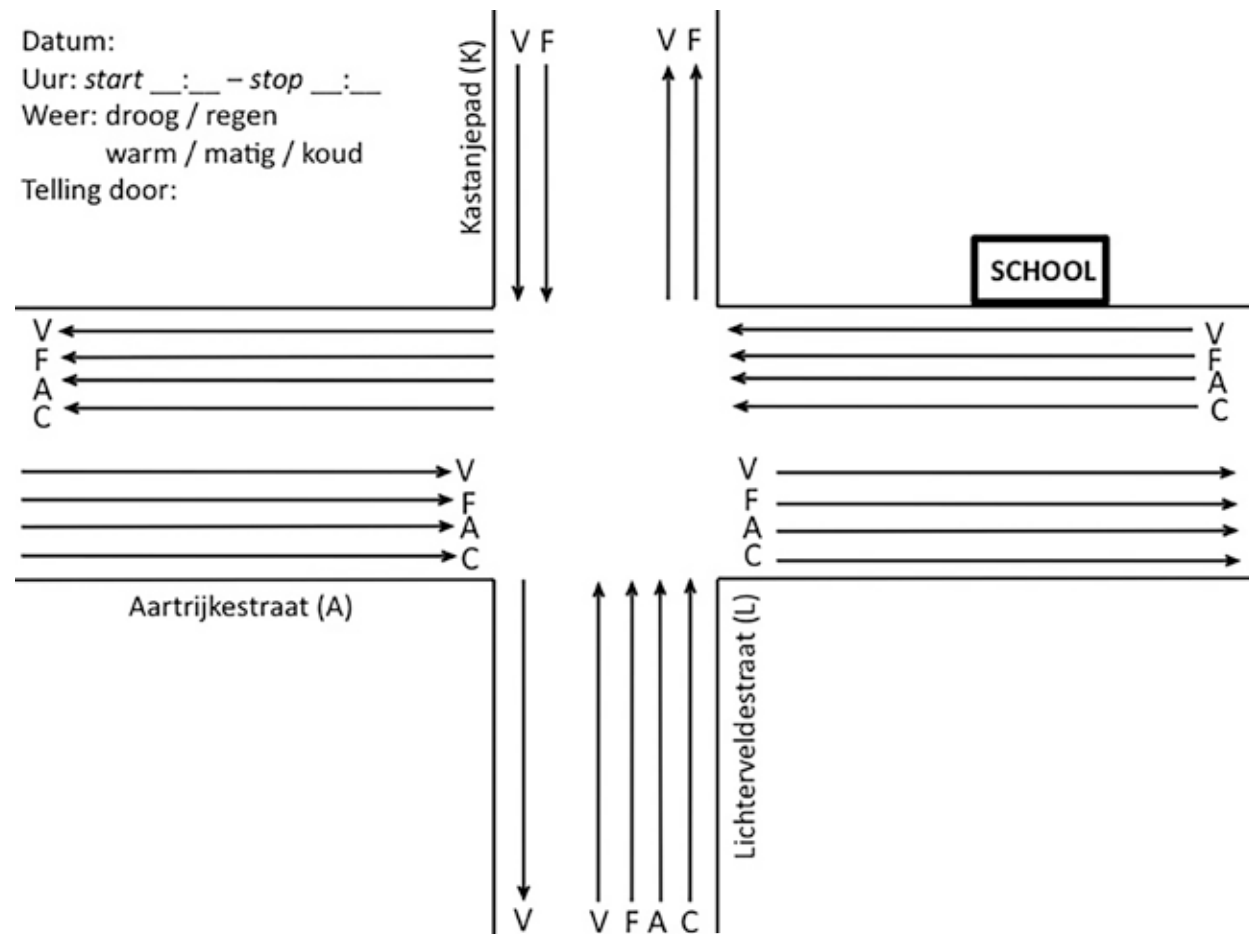


moment en elke plaats is echter niet uniek: er zit een zeker regelmaat in het gebruik van tijd en ruimte, dat verbonden is met algemene ritmes in de samenleving (Lefebvre, 1992). Om een goed beeld te krijgen van het gebruik van een plek, kunnen gericht momenten worden geselecteerd om te observeren op basis van deze ritmes. Op onze breedtegraad speelt het ritme van de seizoenen door het grote verschil in weersomstandigheden een bepalende rol in het publieke leven in het algemeen. Maar er bestaan ook verschillen tussen groepen, die bepaald worden door de projecten die deze groepen voor zichzelf hebben uitgestippeld (zie hoofdstuk 1). Zo is het ritme van kinderen en jongeren in belangrijke mate bepaald door de ritmes die hen door school worden opgelegd; volwassenen zitten dan weer in een ritme dat bepaald wordt door de afwisseling van werkuren, huishouden en vrije tijd.

De meeste weken in eenzelfde seizoen zullen er dus ongeveer hetzelfde uitzien, behalve als er schoolvakanties zijn. In een week zijn de meeste dagen erg gelijkend, behalve zaterdag en zondag, wanneer er een weekendritme geldt, en woensdag, wanneer kinderen en jongeren vrijaf hebben van school. En in een dag zullen de meeste uren op elkaar gelijk zijn, maar is er een verschil tussen donker en licht, tussen werkuren en uren voor het huishouden en vrije tijd. Wie een plein observeert bij verschillende weersomstandigheden op verschillende uren (binnen en buiten de school- of werkuren, 's ochtends, 's middags, 's avonds, 's nachts) op een weekdag, een woensdagnamiddag en in het weekend, zal een relatief representatief beeld krijgen van wat er op die plek zoal kan en zal plaatsgrijpen.

KADER 3.4 Verkeerstelling in Zwevezele

In aanvulling op de verkeersdata van Agentschap Wegen en Verkeer werden in Zwevezele ook zwakke weggebruikers in kaart gebracht. Met een team van 13 vrijwilligers uit het dorp en van gemeentelijke diensten werden op drie verschillende tijdstippen de belangrijkste verkeersstromen gekarteerd, inclusief deze van zwakke weggebruikers. De verkeerstellingen gingen door op dinsdag na school (16:00-16:15), en op woensdag voor (8:00-8:35) en na school (11:20-11:45). Deze momenten werden bewust gekozen, omdat hier een piek aan fietsers en voetgangers werd verwacht in het dorp. De nadruk lag immers op het karteren van de paden en wegen die zwakke weggebruikers nemen (en de potentiële conflicten met gemotoriseerd vervoer). Op elk kruispunt vatte een vrijwilliger post, die voor elk voertuigtype telde hoeveel



De 13 vrijwilligers turfden in totaal 26 kruispunten; het hele dorpscentrum werd zo geanalyseerd. De tellingen werden later door de GIS-expert van de gemeente verwerkt tot een syntheseskaart: [Resultaten verkeerstelling](#). Tijdens de telling werden vrijwilligers vaak aangesproken door voorbijgangers. De verkeerstelling maakte de tongen los; de opmerkingen die we kregen gaven aan hoezeer de verkeersonveiligheid leefde in het dorp.

Figuur 13 Voorgedrukt plan voor de verkeerstelling op het kruispunt Aartrijkestraat / Lichterveldestraat / Kastanjeplad

er het kruispunt op en af reden, en aangeduide langs welke straten dit gebeurde (zie schema hieronder). De aangeduide tijdsperiode werd steekproefgewijs onderzocht: de vrijwilliger bleef afhankelijk van de drukte tussen 5 à 10 minuten tellen, maar herhaalde deze telling enkele keren per tijdsperiode. Zo konden de tellingen worden geëxtrapoleerd naar de volledige tijdsperiode.

De verkeerstellingen werden geregistreerd op een voorgedrukt plannetje van het kruispunt, waarbij alle mogelijke verschillende voertuigbewegingen door richtingspijlen (per voertuig) worden voorgesteld (zie figuur), per pijl werd het aantal passages geturfd. Elk voertuig wordt twee maal aangeduid; de eerste maal wanneer dit het kruispunt opkomt, de tweede maal wanneer dit het kruispunt verlaat. Zo telt men per kruispunt het verkeer op alle aansluitende straatsegmenten. Op het plannetje staan de straatnamen gedrukt, en een aantal gegevens die door elke teller moet worden ingevuld; de datum en het uur waarop gestart en gestopt is met tellen, de weersomstandigheden, en ook de naam van diegene die telt. Deze gegevens zijn belangrijk voor de interpretatie van de telling.



Figuur 14 Een stukje syntheseskaart van de verkeerstelling

Observeren van verbanden tussen gebruikers, gebruik en de bebouwde ruimte.

Gebruikers beïnvloeden ook andere gebruikers. Een goede observatie houdt niet enkel rekening met op welk moment welke gebruikers waar kunnen worden aangetroffen, maar onderzoekt ook wat de rol kan zijn van de interactie tussen gebruikers op hun ruimtegebruik. Is er claimgedrag van bepaalde groepen die andere groepen op subtiële wijze uitsluit? Oefenen de activiteiten van bepaalde groepen misschien net aantrekkingskracht uit op andere groepen (bv. voetballende jongeren die voor spektakel zorgen voor ouderen op een bankje verderop)? Enkel door systematisch de relaties tussen verschillende vormen van ruimtegebruik te analyseren, en eventueel ook een informeel praatje te slaan met of een interview af te nemen van gebruikers, kunnen deze relaties worden onderzocht.

Observaties registreren

Observeren is niet voorbehouden voor professionals, iedereen kan het en doet het ook permanent. Wat observaties voor sociaal-ruimtelijke planning specifiek maakt is de manier waarop deze observaties worden vastgelegd en overgebracht. De meest 'gewone' manier om je observaties over te dragen, is deze in een tekst te gieten. Iedereen kan, in meer of minder detail, wel aan anderen beschrijven wat ze het afgelopen uur zoal hebben gezien en meegemaakt. Een sociale onderzoeker zal zijn of haar ervaring iets langer willen bewaren, en deze misschien uitschrijven. Deze 'tekstuele' manier van observaties bewaren is de meest intuïtieve, en laat ook veel detail toe. Voor een verkennend onderzoek is dit een goede strategie. De naakte feiten, zoals ze worden waargenomen, opschrijven, om ze thuis te herlezen en vergelijken met observaties van andere dagen en plaatsen is een goede strategie om inzicht in een plek te verwerven. Wanneer je door observatie of theorieën meer inzicht krijgt in wat er gebeurt, is het mogelijk om op meer gestructureerde manier te beginnen observeren om bepaalde verwachtingen te toetsen. Om sociaal-ruimtelijke feiten vast te leggen zijn woorden alleen onvoldoende: tekst is geen geschikt medium om ook de locatie van activiteiten of fenomenen aan te duiden. Bij verkennende observaties neemt men daarom best ook foto's van opvallende zaken, of men schetst een ruwe kaart van het onderzoeksgebied waarop de locatie van geobserveerde fenomenen worden weergegeven.

KADER 3.5 Samen observeren

Terreinobservaties zijn belangrijk omdat de beleving van de ruimte heel anders is dan via communicatieinstrumenten als plannen of kaarten. Je kijkt niet alleen naar de ruimte en haar gebruikers; terreinobservaties zijn een totaalervaring, je kruipt als het ware in de huid van de gebruiker en ervaart de ruimte met al je zintuigen. Je hoort verkeerslawaaï, struikelt over losliggende stenen op het voetpad, merkt sporen van informeel gebruik op.



Figuur 15: Adinkerke beleven per fiets. Foto: Maarten Loopmans



In alle gemeenten begon het traject met een terreinbezoek. Met de hele groep werd de site bezocht, te voet of met de fiets. Ter plekke werden de plannen uit de doeken gedaan, en konden deelnemers vragen stellen en opmerkingen formuleren. We trokken foto's en namen veldnota's. Op het einde van het terreinbezoek zaten we met zijn allen rond de tafel om samen te vatten wat er werd geobserveerd. Zo kwamen knelpunten aan het licht en werden nieuwe vragen opgeroepen die meegenomen werden in het verdere onderzoek.

c. Participatie

Het begrip participatie houdt in dat betrokkenen actief deelnemen aan het besluitvormingsproces. Deze deelname kan op verschillende manieren ingevuld worden. In een uitgebreide variant worden bewoners en instanties actief bij het ontwikkelen van het ontwerp betrokken op verschillende momenten in het ontwerpproces. Jammer genoeg houden veel gemeenten het bij de minst actieve variant waar een inspraakmoment georganiseerd wordt en de plannen worden voorgesteld. Het door de opdrachtgever goedgekeurde voorontwerp wordt dan voorgelegd aan andere instanties, belangrijke actoren en bewoners, om een breed draagvlak voor het ontwerp te creëren. De uitgenodigde betrokkenen variëren naar gelang het type project. De reacties van betrokkenen worden dan meegenomen in de definitieve ontwerpfase. Naderhand hebben bewoners echter dikwijls het gevoel dat er niets met hun bijdrage gedaan is.

Sociale ruimtelijk planning kan in dit participatieproces een belangrijke emanciperende rol spelen. Door de mogelijke sociale gevolgen van ruimtelijke ingrepen te verduidelijken in sociale scenario's, worden deelnemers aan het participatieproces beter geïnformeerd en kunnen zij op een meer gefundeerde wijze hun voorkeur voor bepaalde scenario's laten blijken. We hebben in het traject "Omgeving op Mensenmaat" de gemeenten aangemoedigd hoger op de participatieladder te klimmen. Vele gemeenten hadden nog nooit een stap verder gezet dan de klassieke 'hoorzitting'. Bijna elke gemeente had koudwatervrees om participatie te organiseren om zo bewoners actief te betrekken bij het besluitvormingsproces.

Het grote probleem met hoorzittingen is dat deze individualisme versterken en te generiek zijn. Mensen worden als individuen aangesproken, en richten zich dan ook op hun persoonlijke belangen. Ze worden niet aangespoord om met andere burgers en actoren in overleg te



treden over deze belangen. In naam van de democratie en de inclusiviteit krijgt iedere betrokkene dezelfde uitnodiging voor dezelfde participatie-activiteit. Het effect is meestal het tegenovergestelde van wat wordt beoogd. In plaats van een inclusieve activiteit wordt het iets heel exclusiefs. Heel wat groepen in onze samenleving voelen zich niet aangesproken door de formule van een hoorzitting, of reageren maar zelden op geschreven uitnodigingen. Op hoorzittingen of infoavonden is daarom veelal dezelfde groep van mannelijke vergadertijgers van middelbare leeftijd oververtegenwoordigd, die elk hun individuele wensen komen 'verdedigen'. Gemeenten die een participatietraject wilden uittekenen, werden geadviseerd om de eenmalige hoorzitting of infoavond te overstijgen. Onze visie op participatie bekijkt een dorp als een diverse samenleving, die gedeeld wordt door groepen met zeer verschillende wensen en levensstijlen. Elk van deze groepen wordt door andere activiteiten verleid en communiceert op andere wijzen en via andere kanalen. Participatie moet verschillende vormen aannemen, wil men verschillende deelnemers kunnen bereiken. Sommige bereik je via een internetenquête; andere via een dorpspel. Sommigen doen graag hun zeg in een vergaderzaal, anderen gaan liever met je wandelen.

Onze visie ziet de samenleving ook als dynamisch; een verzameling van lerende, met elkaar verbonden individuen. We leren door communicatie en interactie met anderen. Een eenmalige hoorzitting speelt daar niet voldoende op in: mensen krijgen niet de tijd om naar elkaar te luisteren, dingen te overdenken en hun mening te herzien. Daarom pleiten we voor een participatietraject in plaats van een participatiemoment. Een participatietraject dat gedurende een bepaalde periode loopt, bestaat uit diverse participatiemomenten, die elk op hun manier mensen aanspreken om deel te nemen. In zo'n participatietraject zit ook een leercurve ingebakken. Inzichten uit een vorig moment worden meegenomen naar het volgende. Zo worden verschillende doelgroepen met elkaars visie en inzichten geconfronteerd, soms rechtstreeks, en worden ze aangezet om hun empathie en leervermogen aan te spreken. Men gaat zich minder eenzellig opstellen, maar rekening houden met de noden en wensen van anderen. Met een beetje geluk kristalliseert hier een gedeelde visie uit die door de verschillende groepen gedragen wordt. Zo vermijdt een gemeentebestuur dat ze moeilijke keuzes moet maken tussen verschillende groepen burgers.

Een participatietraject dynamiseert ook je dorp. Via mond-aan-mondreclame wordt het nieuws verspreid in de gemeente, en worden bewoners door hun burens of vrienden enthousiast gemaakt over het project. Er ontstaat een 'buzz' die de deelname aan volgende participa-



tiemomenten zal verbreden. Die buzz bleek echter ook beangstigend voor sommige bestuurders. Opnieuw was de vrees voor het scheppen van niet in te lossen verwachtingen hiervan de oorzaak. Daarom is het heel erg belangrijk om duidelijk te communiceren over het traject. Het gemeentebestuur moet de doelen en de grenzen van het traject duidelijk maken aan de deelnemers; het moet voor de beleidsmensen dan ook glashelder zijn waar men naartoe wil met het traject.

Daarnaast is het noodzakelijk om gedurende het traject bewoners in te lichten over de resultaten van de verschillende activiteiten. Dit kan via het krantje of de website of op een vergadering, ... Hierdoor blijven mensen geïnteresseerd en weten ze dat er iets ondernomen wordt met de inspanningen die zij geleverd hebben.

KADER 3.6 Ontwikkel een participatietraject

De ploeg in Moorsele was van bij aanvang vragende partij om ondersteund te worden bij het uittekenen van een participatieplan. De herinrichting van het centrale dorpsplein, dat een belangrijke rol speelt in het dagelijks leven van vele Moorselenaars, moest een project zijn dat breed gedragen wordt. De bevoegde schepen woonde zelf in het dorp en was een groot voorstander van participatie in dit traject. Er was niet genoeg tijd voor een langdurig traject, maar een samenwerking met lokale organisaties bracht soelaas. Het drukbezochte gratis dorpsfestival Klein Tokyo georganiseerd in juli door het Cultuurcentrum Wevelgem biedt een weekend lang een divers programma voor jong en oud. Het gemeentebestuur plaatste een participatiestandje naast de drankbonnenverkoop en verzekerde zich zo van een goede zichtbaarheid. Een professionele illustrator stond er klaar om ieders dromen uit te tekenen, en met muntstukken konden mensen 'inzetten' op dingen die ze belangrijk vonden voor het plein.

Tijdens hetzelfde evenement konden mensen zich kandidaat stellen om deel te nemen aan een wandeloverleg op en rond het plein. Op basis van de info verzameld op Klein Tokyo en de inzichten van de ontwerper en de trajectgroep werd een wandeling uitgestippeld over het plein. Naast vrijwillige deelnemers werden ook vertegenwoordigers van de verschillende actoren op en rond het plein (woonzorgcentrum, school, ontmoetingscentrum, jeugdbewegingen, cafés,...) uitgenodigd om samen met de ontwerper en vertegenwoordigers van het ge-



meentebestuur over het plein te wandelen. Door het onverwachte succes moesten er 2 extra wandelingen worden georganiseerd; in totaal waren er een 80tal deelnemers. De wandelingen mondten uit in boeiende discussies. Deelnemers wisselden visies uit, argumenteerden, en wezen de ontwerpers op onverwachte knelpunten.

Het participatietraject werd in mei 2016 na afwerking van het ontwerp afgesloten met een infomarkt in ontmoetingscentrum de Stekke. De oproep werd verspreid onder de deelnemers van het voorgaande traject, maar ook via sociale media en andere kanalen; ook de infomarkt werd druk bezocht.

'Stilstaan bij de doelen en strategie van de participatie'

We hebben geleerd dat alvorens de ideeën rond participatie de vrije loop te laten gaan, het belangrijk is om stil te staan bij de doelen die we met die participatie beogen. Dit draagt bij in de verwachting van alle betrokken partijen. Door het project tijdig vanuit een ruime invalshoek te laten bekijken was er meer aandacht voor de beleving, ervaring, ideeën, expertise, ... van alle betrokken actoren.

Door vooraf langer stil te staan bij een goede invulling, strategie en afstemming van die participatie, door de ontwerpfase bewust later op te starten, hebben we een grotere betrokkenheid gecreëerd tussen die verschillende actoren (bewoners, doelgroepen, ontwerpers, bestuur, ...). Dit resulteert in een betere vertaling van het ontwerp en een grotere gedragenheid.

Nathalie Versavel (Beleidscoördinator, Wevelgem)

B. MIKEN IS DE MAK!

a. Burgerwetenschap: dataverzameling door participatie

Men kan ook de bewoners betrekken om kennis te laten vergaren. Citizen science of burgerwetenschap is wetenschappelijk onderzoek waarbij burgers de onderzoekers worden. Het engageren van burgers bij een onderzoek rond hun eigen leefwereld kent veel voordelen. Wanneer een gemeente een dergelijke vorm van onderzoek kiest om het beleid mee te onderbouwen, biedt het de kans om tegelijk de relatie tussen burger en beleid te versterken, en kennis te verzamelen. Burgers worden nauwer betrokken bij het beleid, en voelen zich medeverantwoordelijk. Ze maken kennis met de complexiteit van beleidsprocedures en zullen dan ook meer begrip opbrengen voor gemeentelijke besluitvorming. Burgers dragen graag hun steentje bij. In kleine gemeenten, waar het bestuur vaak handen te kort komt en het niet altijd eenvoudig is om extra projecten te dragen, kan die extra werkkracht van vrijwillige burgers een groot verschil maken.

Maar burgers bezitten ook een schat van kennis en informatie die door burgerwetenschap mee kan worden genomen in beleidsbeslissingen. Hun input in de uitwerking van het onderzoek opzet kan dataverzameling gericht en daardoor efficiënter maken dan wanneer het door mensen zonder terreinervaring wordt gedaan. Burgers staan bovendien dicht bij hun medeburgers, waardoor het voor hen gemakkelijker is om respondenten te bereiken en hun vertrouwen te winnen.

KADER 3.7 Senioren bevragen senioren

In Oostrozebeke werd samengewerkt met de ouderenvereniging OKRA om inzicht te krijgen in de ruimtebeleving van ouderen. Een tiental vrijwilligers trokken erop uit om interviews te doen met ouderen uit het dorp. De vragenlijst werd op voorhand opgesteld. Door vooral gebruik te maken van gesloten vragen kon de training van de interviewers beperkt blijven. De onderzoekers werden tijdens een korte training ingewijd in de thematiek en kregen uitleg over interviewtechnieken. Vervolgens werden ze gevraagd om onder begeleiding elkaar te interviewen. Zo werden ze vertrouwd met de vragenlijst, en konden ze bij onduidelijkheden

nog vragen stellen aan de trajectbegeleiders. Bovendien verzamelden we al tijdens de training 10 interviews. Na de opleiding trokken de interviewers het dorp in om andere ouderen te bevragen. Na de interviews kwam de hele groep samen om de resultaten te analyseren. Door middel van een groepsinterview werd door de trajectbegeleider een syntheseskaart gemaakt waarop de belangrijkste knelpunten in het ruimtegebruik werden geprojecteerd. Via thematische vragen begeleidden we de interviewers in het gezamenlijk analyseren van hun interviews. Per thema werd gevraagd om een samenvatting van de antwoorden uit de interviews op post-its te schrijven. Die werden samengebracht op een groot wandbord. Vervolgens werd op een flipchart met alle deelnemers per thema een synthese gemaakt van de verschillende antwoorden; de zoektocht naar een samenvatting leverde boeiende discussies op tussen de interviewers.



Figuur 17 Opmaken van de synthese na een dag interviewen (Oostrozebeke)

Foto: Dieter Jehs

b. Have fun! Gamification en andere creatieve methodes

Ook creatieve methoden kunnen worden ingezet om data te verzamelen of mensen aan te zetten om hun noden te formuleren. Kinderen zijn bijvoorbeeld moeilijk bereikbaar via klassieke participatiemethoden maar kunnen wel worden verleid tot een spelletje. "Gamification" gebruikt spelletjes om informatie te verzamelen of deelnemers aan te zetten om hun mening te uiten. Zoals bij elk spel moet er een doel gehaald worden en wordt het halen daarvan bemoeilijkt door uit te voeren opdrachten of beslissingen die moeten genomen worden. Het doel hoeft op zich niets met het onderzoek te maken hebben, maar prikkelt de speler om zich in te zetten. De opdrachten daarentegen houden wel verband met het onderzoek, en zijn zo verpakt dat men een antwoord op de onderzoeksvragen krijgt.

KADER 3.8 Aliens hebben het op de speelruimte in Oostrozebeke gemunt

Om in Oostrozebeke een duidelijker beeld te krijgen op het ruimtegebruik van de inwoners, werd er gekozen voor het interviewen van de bewoners. Er werd echter voor één leeftijdscategorie, de jonge kinderen, voor een andere aanpak gekozen. Zij kunnen moeilijker worden gemotiveerd tot een 'saai' vraaggesprek. Voor hen werd samen met Bram Kelchtermans (<http://www.mooss.org/>) een spel ontwikkeld om uit te vissen waar ze gaan spelen, waar ze samenkomen, welke routes ze nemen om naar hun bestemmingen te gaan, waar er op hun weg gevaarlijke plaatsen zijn, ... Het spelbord was een hybride luchtfoto van Oostrozebeke. Door hen verschillende opdrachten te laten uitvoeren (rollen en plaatsen van playdoh drollen op hun favoriete speelplaatsen, hen laten tekenen van wat ze er spelen, een toneeltje spelen over gevaar onderweg, ...) werd op een leuke manier hun ruimtegebruik in kaart gebracht.



Figuur 18 Waar zijn onze favoriete speelplaatsen?

Foto: Dieter Jehs



Figuur 19 De aliens komen eraan!

Foto: Dieter Jehs



4

HOOFDSTUK

KRITISCHE
SUCCESFACTOREN:
HEFBOMEN EN
RANDVOORWAARDEN
VOOR EEN GESLAAGD
TRAJECT



Het succes van een traject hangt af van de mate waarin dit kan worden aangepast aan de lokale context en noden. Bovendien moet het traject voldoende gedragen worden door lokale actoren. Het is onmogelijk om in elke gemeente, voor elk probleem hetzelfde standaard 'ideaal traject' uit te rollen. Uit onze ervaringen met de afgelopen proeftrajecten distilleerden we 6 kritische randvoorwaarden om een succesvol, gedragen en aangepast traject te ontwikkelen.

a. De juiste motivatie

De eerste motivatie om een sociaal-ruimtelijke planningstraject uit te rollen moet het verhogen van de sociale meerwaarde van ruimtelijke ingrepen zijn. Door de toenemende aandacht voor de sociale dimensie van ruimtelijke kwaliteit, is dit ironisch genoeg op lokaal vlak niet altijd gegarandeerd. Doordat sociale kwaliteit en participatie steeds vaker een eis wordt van hogere overheden voor ondersteuning of subsidiëring, wordt dit op lokaal vlak soms te instrumenteel opgevat.

'Mensen gelukkig maken'

Het doel was niet sociale woningen bouwen of mobiliteit maar mensen gelukkig maken en een goede omgeving maken zodanig dat ze zich gelukkig voelen. Als je dat als doel hebt dan wordt de rest een middel, en dan raak je er wel uit. Je moet niet enkel aan uw project denken, maar denken aan het geheel. De toegevoegde waarde die je creëert met het geld van de gemeenschap moet groter zijn dan die enkele woningen of een gebouw. Ik vond het dan ook heel tof dat de gemeente mij gevraagd heeft om aanwezig te zijn in het traject. Door de externe partners erbij te betrekken, begrijp je elkaar ook beter.

René Van De Winkel (Sociale huisvestingsmaatschappij Vivendo) (traject Zwevezele)



b. Een breed draagvlak

Essentieel voor een succesvol traject is een politiek draagvlak om een open en creatief beleidsproces te willen voeren. Dat wil zeggen dat zowel politici als ambtenarij de wil hebben om samen te werken en samen in een open denkproces te zoeken naar de beste oplossing. Dit is geen evidentie, want als het over ruimtelijke ontwikkeling gaat zijn de belangen vaak groot en de drempels om hier open over te spreken groot.

De winstmarges van private vastgoedontwikkelaars hangen af van de keuzes die worden gemaakt bij de aanleg van de publieke ruimte, en te vaak, ook in kleine gemeenten, staan dergelijke private actoren erg dicht bij de politiek.

Politici zijn ook erg beducht om hun kiespubliek tegen de haren in te strijken. NIMBY-drukingsgroepen¹ zijn potentiële kiezers en kunnen een keuze voor het project dat voor het algemeen belang het beste is, blokkeren. Bovendien is het bij grote, complexe ruimtelijke ontwikkelingsprojecten vaak niet altijd zo eenvoudig in te schatten hoe de kosten en baten over de bevolking zijn verdeeld. In dat geval regeert vaak de angst om drastische knopen door te hakken en hebben politici soms de neiging om conservatieve keuzes te maken die geen oplossingen bieden voor geïdentificeerde problemen.

Dit levert soms spanningen op tussen politici en ambtenaren, die de ontwikkeling van succesvolle trajecten in de weg staan. In sommige gevallen leken de aanwezige ambtenaren een duidelijkere, meer lange-termijn georiënteerde visie te hebben dan de aanwezige politici. Anderzijds werden in andere gemeenten visionaire ideeën van politici soms gefnuikt door tegenkanting onder de ambtenaren. Deze leek eveneens ingegeven door angst voor verandering of het vooruitzicht op nieuwe, onbekende taken. De meest succesvolle trajecten leken deze waar politici een stevige electorale basis en een stabiele coalitie hadden weten uitbouwen, zodat ze voorbij de volgende verkiezingshorizon durfden kijken; en waar dynamische, soms zelfs voortvarende ambtenaren het vertrouwen kregen om aan de kar te trekken.

c. Voldoende tijd

Een goed sociaal-ruimtelijk planningstraject vraagt niet alleen mentale inzet en openheid van het betrokken bestuur. Het vraagt ook een concrete tijdsbesteding. Een publieke ruimte die functioneert en een sociale meerwaarde betekent voor een specifieke plek of locatie is aan-

¹ "Not In My Backyard"-drukingsgroepen: groepen die de voordelen van bepaalde voorzieningen wel willen, maar er zelf geen hinder van willen ondervinden.



gepast aan die plek. Dat wil zeggen dat tijd moet worden besteed aan het begrijpen van de plek, welke sociale rollen deze plek vervult en in de toekomst zou moeten vervullen. Er moet tijd worden besteed aan de vormgeving en aan het bewaken van de sociale meerwaarde tijdens het hele proces, van (voor)ontwerp tot uitvoering. In dit experimenteel traject waren niet alle gemeenten zich even goed bewust van de tijdsbesteding die een dergelijk traject vraagt, niet alleen van de begeleider, maar ook van het gemeentebestuur zelf.

Sociaal-ruimtelijke planning is geen standaarddiscipline binnen gemeentebesturen, er zijn maar weinig gemeenten waar dit in het officiële takenpakket is opgenomen. Dat wil zeggen dat de ambtenaren die betrokken worden in het traject soms uit hun comfortzone moesten komen, en dingen doen waarvoor ze niet zijn opgeleid, of geen ervaring mee hebben. Dit kan beangstigend zijn, en in sommige gemeenten werden daarom afgesproken stappen in het analyseproces uiteindelijk toch niet genomen. Dat zorgde er soms voor dat vervolgstappen moeilijker te nemen waren. In de gemeenten waar een meer realistische inschatting kon worden gemaakt van de gevraagde tijdsinvestering, en waar gemeentelijke ambtenaren meer openstonden voor experimenten, liep het traject dan ook opmerkelijk vlotter.

'Intensief'

[Over het niet doen van observaties in het Bargepark] De voormiddag [het participatiemoment] met die gebruikersverenigingen is echt een katalysator, een momentum, geweest. We voelden dat ja, we hebben hier eigenlijk al heel wat materiaal, ook van de vorige sessies,... alles was ook wel heel intensief... dus vroegen we ons af wat de meerwaarde nog ging zijn om observaties te gaan doen... het is ook een hele investering qua tijd... op een bepaald moment moet dat ook concreet gaan worden... Ik weet niet of het nog een meerwaarde zou gehad hebben.

Gijs Degrande (Eerste schepen (bevoegdheid o.a. jeugd en openbare werken), Beernem)

d. Vertrouwen in externe partners

Een open en creatief beleidsproces betekent ook openstaan voor samenwerking met externe partijen, en bepaalde verantwoordelijkheden kunnen loslaten. Deze externe partners hebben wij in het traject gevonden bij verantwoordelijken van sociale huisvestingsmaatschappijen, woonzorgcentra, scholen,... maar ook bij tal van burgers die zich als vrijwilliger aanboden. Een sterke relatie tussen gemeentebestuur en externe partners biedt de mogelijkheid om krachten te bundelen. Externe partners brengen aanvullende knowhow, werkkraft en creatieve capaciteit in. In verschillende trajecten bleken externe partners een dynamiserende rol te vervullen. Vooral wanneer besturen deze externe partners vertrouwen schonken en vanuit de eigen sterkte lieten bijdragen, werd daardoor belangrijke vooruitgang geboekt.

Gemeenten waar vrijwillige burgers of het verenigingsleven werden ingeschakeld, konden niet alleen de tijdsbesteding in het traject rationaliseren door mede gebruik te maken van de tijd van vrijwillige burgers. Een dergelijk traject versterkte ook het welbevinden van burgers en het draagvlak van het bestuur. Burgers die aangesproken worden op hun talenten en maatschappelijke verantwoordelijkheid voelen zich betrokken bij het gemeentelijke beleid. Ze krijgen bovendien de kans om met andere burgers van gedachten te wisselen over ruimtelijke kwesties en zo aan visieontwikkeling te doen (zie Devos en Loopmans, 2016)

KADER 4.1 Dynamische brainstormsessies in Zwevezele

In Zwevezele was er duidelijk ook vertrouwen tussen het Wingense bestuur en een aantal belangrijke partners (Woonzorgcentrum, de sociale woningbouwmaatschappij Vivendo). Wanneer deze partners aan tafel zaten, kregen de gesprekken een eigen dynamiek. Vanuit hun specifieke expertise en competenties konden ze de discussies vaak een nieuwe wending geven. Ze openden nieuwe oplossingspistes, kwamen met innoverende ideeën en door hun aanwezigheid tijdens de brainstormsessies kon ook meteen de haalbaarheid van bepaalde ideeën worden afgetoetst en noodzakelijke nieuwe samenwerkingen worden besproken. Hetzelfde geldt voor de samenwerking met burgers. Tijdens de vergaderingen zetelde er steeds ook een vrijwillige, gepensioneerde, mobiliteitsdeskundige. Hij werd vrijgelaten om vanuit zijn expertise analyses te maken en zelfs beleidspistes te suggereren en scenario's te ontwikkelen. Omgekeerd aanvaardde hij het ook wanneer de gemeentesecretaris hem op



Figuur 20 Picknick in het Vlaspark (Kuurne).

Foto: Aangeleverd door gemeente Kuurne.

een bepaald moment terugfloot en oordeelde dat een bepaalde keuze eerst aan het college moest worden voorgelegd.

KADER 4.2 Grote opkomst naar de Picknick in het Park dankzij ... burgers

In Kuurne werd het participatietraject Picknick in het Park uitgewerkt in samenwerking met Can'art, een groep enthousiaste burgers die reeds jarenlang een kunstenfestival organiseerden in Kuurne; door hen vrij baan te geven werd het participatiemoment rond het Vlaspark een groot succes.

Ze organiseerden in het Vlaspark een picknick, waar ondanks regenweer een grote groep mensen op afkwam. Het feest ontplooidde zich tot een gezellige samenkomst met foodsharing, een wandeling, een boottaxi op de Heulebeek (die langs het park loopt), ... Men wilde mensen het toekomstige Vlaspark (nu nog private ruimte) laten verkennen en eigen maken. Tegelijk werd met een postkaartenquête en informele gesprekken informatie verzameld over wat mensen vinden van het Vlaspark en het nabijgelegen, recent heraangelegde Marktplaats.

'Een ander soort publiek bereikt'

Het was voor ons de eerste keer dat we op die manier samenwerkten met een organisatie zoals Can'art, of toch zeker vanuit onze dienst publieke ruimte. Het feit dat er iets te doen was en dat we er een participatieproject hebben kunnen aankoppelen ... Normaal gezien bij een participatieproject, een vergadering of zo 's avonds, is het heel moeilijk om mensen te bereiken, maar door Can'art hebben we veel meer mensen kunnen bereiken en ook een andere publiek ... We hebben dan ook veel info kunnen verzamelen, en de mensen waren heel positief. Op 3 juli gaat er opnieuw een picknick door en gaan wij hier terug aan participeren samen met Can'art. Deze keer wordt het concreter rond de invulling van de gronden in het park.

Soetkin Decaluwé (Hoofd Stedenbouw Kuurne)

e. Ruimte als integrerende factor

Sociaal-ruimtelijke planningstrajecten gebruiken de ruimte als integrerende factor.

Dorpsontwikkelingsprojecten met een maatschappelijke meerwaarde verweven heel diverse processen en dynamieken. Van rioleringswerken tot sociale netwerken, van groenbeheer tot energiebeleid, tientallen kwesties moeten niet alleen zelf worden geoptimaliseerd, maar bovendien ook met elkaar worden geïntegreerd. Integratie is niet evident. Het betekent dat meer actoren betrokken worden, het ontwikkelingsproces complexer wordt en sterker moet worden gecoördineerd.

Een focus op de ruimtelijkheid van de verschillende processen kan daarbij een integrerende factor worden. Ruimte fungeert als pasmunt. Wanneer eisen, krachtlijnen, randvoorwaarden en noden ruimtelijk kunnen worden uitgedrukt, kunnen ze met elkaar op gelijke voet worden vergeleken. Ruimte heeft immers de unieke eigenschap van actoren samen te brengen die anders niet met elkaar in contact zouden komen. Sociale, culturele, economische en ecologische processen hebben een ruimtelijke dimensie, vinden letterlijk 'plaats'. Daardoor is ruimte vaak het kader waarin de relaties tussen deze dimensies gematerialiseerd worden, en vormt het de arena waar onderhandelingen kunnen worden opgestart (Vanempen, 2008). Om het in schilderstermen te zeggen: ruimte vormt tegelijk het canvas waarop, het instrument waarmee en de tafel waaraan de onderhandelingen over verschillende maatschappelijke belangen

plaatsvinden. Door eisen of noden van specifieke actoren ruimtelijk te vertalen kunnen deze met elkaar worden verknoot en verbonden, en kunnen actoren tot samenwerking worden aangezet.

KADER 4.3 Ruimte als kapstok

In het kader van het Beernemse participatietraject werden verschillende verenigingen die het park gebruiken samengebracht om te overleggen over het toekomstige gebruik. In plaats van hen meteen rond een vergadertafel te plaatsen, werd elke vereniging gevraagd om hun



Figuur 21 Verenigingenwandeling in het Bargepark (Beernem).

Foto: Angeleverd door gemeente Beernem.

huidige werking en gebruik van het park tijdens een wandeling door het park zelf voor te stellen aan de andere verenigingen en het bestuur. Door de discussie te betrekken op de ruimte bleef deze erg concreet. Problemen werden snel duidelijk en er werd meteen naar gedeelde oplossingen gezocht.

Verenigingen zelf op zoek naar oplossingen

De verenigingswandeling was eigenlijk een heel interessante voormiddag. De doelstelling was dat iedereen wat kon vernemen over en zich inleven in de bezorgdheden en de wensen van de andere verenigingen. Dat heeft heel goed gewerkt. We hebben een wandeling gemaakt door het park waarbij elke vereniging of de verantwoordelijke ervan een toelichting ter plekke kwam geven bij hun werking in het park. Dat was nooit heel uitvoerig, een vijftal minuutjes. Er werden wel enkele vragen gesteld maar er werd nog niet gediscussieerd. De moderator die dat begeleidde was wel heel goed, dat was iemand extern, een neutraal iemand. Na elke stop in het park maakte die persoon ook een korte stand van zaken op in twee à drie puntjes. "Heb ik het juist dat jullie wensen dit zijn of dit en dat niet?"

Ook de nabespreking binnen is heel vlot gegaan. Als beleidsmakers hadden wij afgesproken om niet actief mee te werken hieraan. Er kwam een dynamiek op gang waarbij men wat dieper inging op bepaalde vragen, maar ze gingen zelf ook al op zoek naar een aantal oplossingen. "Dit is jullie wens, en dit is de onze, maar ja, misschien kunnen we dit zo oplossen ...". En men reageerde daar zelf ook heel positief op. Zo hebben de scouts en de rugbyclub kunnen afspraken maken rond het gebruik van het voormalige atletiekterrein. Want er was toch wel wat bezorgdheid van de scouts dat dit minder zou kunnen gebruikt worden dan dat zij wens-ten. Zij brachten zelf aan hoe daarmee rekening zou kunnen gehouden worden.

Er waren ook enkele verenigingen die het park ook wel wilden gebruiken, maar die al snel aanvoelden dat hun gebruik er eigenlijk niet paste. Zo was er een vraag van de hondenclub, die een nieuwe locatie zocht. Iedereen heeft er naar geluisterd en zij naar de anderen, en toen kwamen zij zelf ook tot de conclusie dat dit misschien niet de meest geschikte plaats voor hen was. In die zin was het ook positief voor de mensen die dan eigenlijk niet gingen kunnen gebruikmaken van het park. Ze zochten een afgebakend terrein voor hondendressuur maar



zagen zelf dat het moeilijk in dit verhaal zou passen. Zij voelden zich ook niet afgewezen. Ze begrepen het zelf wel en bovendien kwamen er enkele suggesties van anderen voor hen.

Gijs Degrande (Eerste schepen (bevoegdheid o.a. jeugd en openbare werken), Beernem)

f. Sociaal-ruimtelijke expertise

Sociaal-ruimtelijke planprocessen vereisen kennis en expertise over sociaal-ruimtelijke dynamieken. Om de ruimtelijke dimensie van sociale, economische, culturele en andere processen te integreren, is het belangrijk dat lokale bestuurders deze ruimtelijke dimensie ook kunnen lezen. Uit de verschillende trajecten bleek echter dat concrete knowhow over sociaal-ruimtelijke processen en geïntegreerde planning nog steeds niet erg wijd verspreid is. Vooral in kleinere gemeenten ontbreekt vaak de capaciteit binnen het bestuur om deze knowhow in eigen huis op te bouwen. Bovendien is het opleidingsaanbod eerder beperkt. Zelfs in de opleidingen architectuur en ruimtelijke ordening zijn sociaal-ruimtelijke processen zelden een prominent element binnen de opleiding.

Externe expertise bleek in vele trajecten dan ook nog belangrijk. Bij het lezen van concrete ontwerpen ontbrak het sommige gemeentebesturen (en vaak ook ontwerpers) aan het inzicht om visuele voorstellingen om te zetten naar concrete praktijken van gebruikers en moest vaak op knelpunten in bepaalde ontwerpen worden gewezen. Wanneer dit gebeurde, had het echter vaak wel een positieve impact op het besluitvormingsproces, omdat het de uitdagingen van bepaalde ontwerpen scherper duidelijk maakte. Waar een gemeente deze knowhow zelf voldoende in huis had, kon sneller vaart worden gemaakt met het planningstraject en werden diensten ook beter aangestuurd om uitdagingen ruimtelijk te vertalen.

KADER 4.4 Expertise in Brugge

Brugge was een uitzonderlijke case. De stad heeft een traditie van samenwerkingen, bijvoorbeeld tussen de jeugddienst en de groendienst. De oefening om sociale en ruimtelijke kennis te verknopen was al eerder gebeurd, en er was dan ook al heel wat expertise in huis. Bij deze oefening werden wel een aantal extra partners betrokken (bv. de wijkagent), voor wie een dergelijke oefening nog nieuw was. Tijdens de begeleiding is dan ook vooral aandacht gegaan naar het versterken van deze nieuwe partnerschappen en de aanwezige sociaal-ruimtelijke expertise verder verspreiden binnen de diensten.

BIJLAGE

**FICHES
VAN DE
7 PROJECTEN**



ADINKERKE (5 WORKSHOPS)

Probleemstelling

De gemeente staat voor de reconversie van de sociale woonwijk Kamiel Topweg – Cosynsmolen. Er wordt gestreefd naar een verdichting van de huidige 38 woningen op de site tot minimaal het dubbel aantal wooneenheden. Enkel een hoogwaardige publieke ruimte en een aanvaardbare ruimtelijke draagkracht beperken het maximaal aantal wooneenheden.

Binnen het project "Omgeving op Mensenmaat" wenst de gemeente advies te ontvangen bij de inrichting van de restgronden binnen het bouwblok tussen Stationstraat, Noordhoekstraat en de spoorweg tot een hoogwaardige publieke ruimte. De betrokken eigenaars van deze gronden zijn reeds gecontacteerd in verband met het verwerven van deze gronden.

Voor de start van het traject werd, in overleg met de provincie, de probleemstelling van dit specifieke project uitgebreid tot een ontwikkelingsvisie voor een leefbare dorpskern van Adinkerke. De kern heeft zich de afgelopen jaren sterk uitgebreid door middel van verkavelingen, en staat ook onder druk van enkele bovenlokale ontwikkelingen: de verkeersafwikkeling van tabakswinkels (die vooral Franse en Britse tabakstrafikanten lokken) en Plopsaland zetten de kleinschalige verkeersinfrastructuur onder druk. Het project Cosynsmolen is slechts een van de projecten die op stapel staan, en een meer algemene visie voor dorpsontwikkeling zou deze losstaande projecten (waaronder ook een mogelijke omleidingsweg van de snelweg naar Plopsaland) met elkaar kunnen verweven.

Context

Adinkerke is een dorp dat historisch werd doorsneden door een kanaal dat 'Veld' en 'Dorp' van elkaar scheidde en tot twee verschillende eenheden liet ontwikkelen. Hoewel het Dorp van Adinkerke oorspronkelijk de belangrijkste voorzieningen telde, kennen vandaag beide delen hun basisvoorzieningen als slager, bakker, café; tegelijk zijn beide delen van elkaar afhankelijk omdat de 2 basisscholen van Adinkerke zich in het Dorp bevinden, en de kinderboerderij en de krantenwinkel in 't Veld. Tabaks- en antiekwinkels bevinden zich meer in 't Veld, door de goede bereikbaarheid vanuit Frankrijk; het aanbod voor toeristen concentreert zich ten noorden van de spoorweg tussen Dorp en Plopsaland.



Door de ontwikkeling van Plopsaland is de Stationsstraat intussen ook een scheidende factor geworden. Oversteken is gevaarlijk en moeilijk door het drukke autoverkeer.

Primaire analyse en trajectvoorstel

Samen met de deelnemers aan de eerste sessie werd een primaire analyse van de situatie en uitdagingen voor Adinkerke-dorp gemaakt.

Leefbaarheid door open ruimte

Adinkerke heeft een visie op de openbare ruimte gedreven door een ideologie van trage wegen die ze willen bevorderen en verder uitbouwen. Maar men heeft niet echt een beeld hoe deze openbare ruimte effectief werkt en sociale functies ondersteunt.

Adinkerke heeft veel open ruimte, maar is dit ook publieke ruimte? Wordt deze ruimte goed gebruikt? En wat is goed gebruik?

Eenheid in diversiteit

Adinkerke's fysieke opsplitsing lijkt ook het sociale leven traditioneel in twee te delen tussen Dorp en Veld. Daarnaast is er recenter een minder zichtbare tweedeling ontstaan tussen aangespoelden/tweede verblijvers en geboren Adinkerkenaars. 20% van de woningen in Adinkerke zijn tweede verblijven. De visie 'Adinkerke moet 1 dorp zijn' lijkt gedragen door het bestuur, maar er bestaat geen visie over hoe dit te stimuleren in de gegeven context.

Onuitgesproken visies en projectgebonden ontwikkeling

Uit de eerste sessie (en volgende) bleek ook dat er binnen het bestuur wel visies bestaan over (de toekomst van) Adinkerke, maar dat er schroom bestaat om deze uit te spreken en onderling te delen. Men staat al helemaal huiverachtig tegenover het idee om voor een dergelijke visie een draagvlak te zoeken via een participatietraject. Als gevolg daarvan, worden er vaak ad hoc beslissingen genomen bij projecten. Betrokken ambtenaren lijken wel een uitgesproken visie te hebben, maar voelen zich niet altijd expliciet ondersteund door het bestuur, waardoor het bespreken en consequent volgen ervan ook wordt bemoeilijkt.

Nood aan kennis van gebruik en noden

Hoewel verschillende bestuurders en ambtenaren uit Adinkerke afkomstig zijn of er werken, is de kennis van het ruimtegebruik en de diverse noden van bewoners eerder beperkt. Ook over de rol van ruimtegebruik bij de versterking van de sociale cohesie



in het dorp bestaat weinig inzicht. Deze kennis zou kunnen helpen om de schroom te overwinnen om een ruimtelijke visie uit te spreken. Samen met de deelnemers wordt daarom beslist om in het kader van dit traject onderzoek te voeren naar het gebruik van de publieke ruimte. Indien dit helpt om tot een gedeelde visie te komen, kan eventueel aan participatie en draagvlakverwerving worden gedacht.

Stappen

In overleg met de deelnemers werden volgende stappen vastgelegd:

- 🌈 Gezamenlijke analyse van pijnpunten en oplossingsstrategieën.
- 🌈 Dataverzameling ruimtegebruik: interviews en verkeerstellingen.
- 🌈 Specifieke feedback obv sociaal-ruimtelijke theorieën over lopende projecten.
- 🌈 Opmaak gezamenlijke visie

Verloop traject

- 🌈 De gezamenlijke analyse van pijnpunten en oplossingsstrategieën verliep moeizaam. Ofschoon er veel kennis aanwezig was, en er redelijke eensgezindheid bestond over wat er wel en niet geweten is over Adinkerke, werden vaststellingen vaak opnieuw in vraag gesteld, zowel vanuit feitelijk (is het wel zo?) als vanuit normatief (moet het wel zo?) oogpunt.
- 🌈 Wat de dataverzameling betreft, werd oorspronkelijk enthousiast gereageerd op het idee om het ruimtegebruik door zwakke weggebruikers in kaart te brengen met vrijwilligers. Op de geplande sessie bleek dit enthousiasme getaand en werd het idee afgevoerd. Er werd wel samen een vragenlijst opgesteld voor interviews met bewoners en winkeliers over ruimtegebruik, en er werd beslist een extra sessie te houden over de analyse van de interviews. Uiteindelijk werden er door slechts enkele deelnemers van de workshop een interview gedaan; een ruimer uitrollen van het dataverzamelingstraject werd opgegeven uit vrees dat dit teveel vragen zou oproepen bij de bevolking en teveel op inspraak zou lijken. Op de analysesessie waren slechts 3 van de vrijwillige interviewers aanwezig om mee conclusies te trekken.
- 🌈 Tijdens sessie 3 werd feedback gevraagd en gegeven over het ontwerp voor het nieuwe sociale woningbouwproject Cosynsmolen door Tom Van Mieghem architecten, en voor (nog op te starten) projecten van inbreiding aan de stationsstraat-noordhoekstraat, de vijvers Markey en een wat verwaarloosd pleintje in de wijk 't Veld. Tom Van



Mieghem (steeds aanwezig bij de sessies) nam de opmerkingen mee naar zijn finale ontwerp.

- 🌈 Het kwam niet tot de opmaak van een gezamenlijke sociaal-ruimtelijke visie, omdat de voorgaande stappen (en daarbijhorende afspraken) vaak opnieuw in vraag werden gesteld of herroepen.

Advies

Adinkerke lijkt een dorp dat relatief sterk is opgedeeld door historische en actuele processen. Er is bij de gemeente de Panne duidelijk de wil aanwezig om aandacht te besteden aan de publieke ruimte, maar een coherente visie over de rol en de daarmee verbonden functionele vormgeving van die publieke ruimte ontbreekt.

Op basis van het traject kunnen we stellen dat het ontbreken van deze visie leidt tot een projectgebaseerde ontwikkeling waarbij ambtenaren zich per project moeten vastklampen aan kwantitatieve voorwaarden van publieke ruimte. Deze publieke ruimte is, voor een klein dorp grenzend aan open gebied, erg ruim, maar generiek. Het vermoeden bestaat (maar kon door gebrek aan onderzoek niet worden bevestigd) dat dit zorgt voor een verdunning van gebruikerspatronen en daardoor haar sociale functies verliest. Een versterking van de sociale functie van publieke ruimte zou kunnen worden gebaseerd op 1) gerichte specialisatie van het bestaande weefsel en 2) een selectieve uitbreiding.

- 🌈 Een gerichte specialisatie kan ervoor zorgen dat conflicterende functies (vb. jongerenhangplek en private tuinen) uit elkaar worden getrokken en versterkende functies (bv. speeltuigen voor diverse leeftijdsgroepen) worden samengebracht. Om gerichte keuzes hierover te maken, is het relevant om het huidige tijd-ruimte gebruikspatroon van verschillende groepen in kaart te brengen en hierop aan te takken. De (beperkte) oefening op basis van gebruikersinterviews toonde aan dat deze kennis op eenvoudige wijze kan worden verzameld, en dat ook bij bv. de jeugddienst er al enige expertise rond bestaat.
- 🌈 Een selectieve uitbreiding van de publieke ruimte zou in de eerste plaats gericht kunnen zijn op het aanbieden van nog ontbrekende specifieke nichevoorzieningen en het versterken van het trage wegennetwerk om gebruikers toe te leiden naar specifieke plekken. Versterken betekent in deze enerzijds het aanbrengen van ontbrekende



schakels in het trage wegennetwerk en anderzijds het aanbrengen van een hiërarchie in dit netwerk met hoofd- en nevenverbindingen, waarbij de hoofdverbindingen belangrijke knooppunten (bv. de fietsbrug; scholen; vijvers Markey) in het dorp aan elkaar zouden moeten rijgen, terwijl de nevenverbindingen door niche-groepen (bv. jongeren; treinreizigers) kunnen worden gebruikt. Dat betekent dat niet bij elk nieuw project aanvullende open ruimte moet worden aangelegd; en dat de aanleg van die publieke ruimte in dergelijk project in de eerste plaats gericht is op het aanbieden van nog ontbrekende infrastructuur.

Deze visie zal echter niet alleen gebaseerd moeten zijn op kennis van bestaande tijdruimtegebruikspatronen, maar ook op basis van een expliciet gedeeld toekomstbeeld. Hiervoor heeft de gemeente nood aan een politiek-ambtelijk overlegproces waar meer openlijk kan worden gesproken over hoe verschillende beleidsprocessen (bv. ruimtelijke ordening, jeugdbeleid, onderwijsbeleid, economie) op elkaar inhaken en welke inhoudelijke keuzes daarrond worden gemaakt. Tijdens de laatste sessie werd door verschillende deelnemers (waaronder de burgemeester zelf) de nood aan een dergelijk forum benadrukt. Een regelmatig (dorpsgericht?) overleg over sectoren heen, tussen ambtenaren en bestuurders lijkt ons wenselijk om de bestuurlijke capaciteit te versterken ten aanzien van de relatief autonome dynamiek van individuele projecten.



BEERNEM (4 WORKSHOPS)

Probleemstelling

Het Bargepark, aangelegd in de jaren tachtig, is aan een herinrichting toe. Het park bestaat uit een reeks open ruimten, gescheiden door volgroeide hoogstammige bomen en struiken, en aan 3 kanten ingesloten door woonweefsel. In het Bargepark is er een oud schoolgebouw, waarin nu de politie is ondergebracht, een seniorenwerking (met kaart- en petanqueclub), een repetitieruimte voor de harmonie, en een fitnessruimte voor de zwemclub. Verder is er de atletiekclub en -piste, een tennisclub op gehuurde private terreinen aangrenzend aan het park (waarvan de private eigenaar wil ontwikkelen) en de scoutslokalen in een hoek van het terrein. Het park wordt vooral in clubverband gebruikt, de indruk bestaat dat er weinig individuele gebruikers komen.

De verhuis van de atletiekclub naar sportpark Drogenbrood, wat een van de belangrijkste gebruikers zou doen verdwijnen, vormde de aanleiding voor het plannen van een heraanleg. Beernem wil, gezien de centrale ligging ervan in de kern van het dorp, dit park zien uitgroeien tot de ontmoetingsruimte van de gemeente. Het project "Omgeving op Mensenmaat" vormt de aanloop naar een programma van eisen voor de heraanleg van het park.

Context

Beernem is een gemeente in verandering. Het centrum van de gemeente heeft zich van het noorden naar het zuiden van het kanaal verlegd nadat daar de spoorweg en later de oprit van de autostrade werden aangelegd. Naast een brug voor een drukke autoweg is recent ook een fietsbrug over het kanaal aangelegd die beide kernen met elkaar verbindt. Het voormalige centrum in het noorden evolueert naar een woonwijkweefsel; de winkels in de oorspronkelijke hoofdstraat (Bloemendalestraat) verdwijnen ten voordele van baanwinkels langs drukkeren wegen; de Bloemendalestraat verloor immers ook haar functie als doorgaansweg aan de parallelweg de Parkstraat (N370). Het gemeentehuis en de kerk staan er nog, openbare infrastructuur (zwembad, atletiekpiste) verlegt zich naar meer bereikbare plekken...

Het woonweefsel is divers, van oudere dorpswoningen, over seniorenflats tot recente verkavelingen met grote woningen en sociale woningbouwwijken (vooral koop). De meest recente sociale woningbouwwijk is huur, en voor grote gezinnen. Zo zijn de eerste alloch-



tone gezinnen ingestroomd. Dat levert spanningen op met omwonenden, vooral ouderen uit de seniorenflats aangrenzend aan de nieuwe straat.

Primaire analyse en trajectvoorstel

Samen met de deelnemers werd een primaire analyse van de situatie en uitdagingen voor Beernem gemaakt. De uitdaging bij de heraanleg van het park gaat voorbij de schaal van het park zelf. Het park wordt immers gezien als een belangrijke potentiële schakel in het openbare ruimtenetwerk, dat een cohesieversterkende functie moet krijgen in het dorp.

Sociale cohesie bevorderen...

Het Bargepark ligt in een dorpskern die enerzijds ontmoetingsplekken (bv. winkels, sport-infrastructuur) verliest, en anderzijds diversiteit (aan bewoners en gebruikers) wint. De uitdaging voor het park is om een centrale plek te worden waar de verschillende groepen bewoners/gebruikers (jonge gezinnen met kinderen, grootouders met kleinkinderen, rijkere en armere bewoners, autochtoon en allochtoon, nieuwe en oude dorpsbewoners) elkaar kunnen treffen op een positieve manier.

De toenemende diversiteit aan bewoners leidt op dit moment tot (weliswaar beperkte) samenlevingsconflicten (inwijkelingen - autochtonen, jeugd - ouderen, ...) rondom en in het park. Er zijn o.a. wat klachten over lawaai tijdens de zomer van een beperkt aantal buurtbewoners.

...door gebruik te versterken

Het park wordt druk gebruikt door allerlei verenigingen (scouts, tennis, atletiek, Okra, fitness,...), die elk hun eigen hoekje van het park hebben veroverd en weinig interageren. De indruk leeft dat het park op dit moment verder weinig informeel gebruik vanuit de nabije of wijdere omgeving trekt. Er zijn nauwelijks toevallige passanten, wat, door de schaal van het park (=groot voor een dergelijke woonwijk) zorgt voor een ondergebruik van het park. Met het wegvallen van de grootste gebruiker (de atletiekclub) dreigt dit ondergebruik nog sterker op te vallen. Mogelijke redenen voor dit beperkte informele gebruik zijn:

- 🌈 Moeilijke leesbaarheid van toegangen tot het park (er zijn veel toegangen, maar op de westelijke toegang aan het Maliehof na zijn deze erg nauw en verborgen achter hagen en struikgewas.
- 🌈 Slechte aansluiting op belangrijkste trage wegen-verbindingen. De belangrijkste oost-west as ligt een eind ten noorden van het park (Rollebaan); de belangrijkste noord-



zuid as zijn de Bloemendalestraat en Bargelaan. De paadjes door het park sluiten nauwelijks aan bij deze assen, en bieden ook geen waardig alternatief voor de zwakke weggebruiker, zodat passanten door het park nagenoeg ontbreken.

- 🌈 Concurrentie met andere parken qua verblijfskwaliteit (bv. park aan de Kasteelstraat in het noorden).

Het gebruik van het park versterken betekent:

- 🌈 Formele gebruikersgroepen faciliteren en samengebruik versterken
 - 🌈 Informele gebruik (bv. door spelende kinderen) bevorderen door bereikbaarheid uit de onmiddellijke omgeving te verbeteren
 - 🌈 Toevallige passanten meer door het park leiden om zo het park 'op te laden' met mensen.
- Dit betekent dat zowel wat het ontwerp van het park zelf (intern) als wat de relaties tussen park en omgeving betreft maatregelen nodig zijn.

Nood aan een gemeenschapsvormend participatietraject

De kennis van het ruimtegebruik en de diverse noden omtrent het Bargepark is beperkt tot de informatie die vanuit de formele gebruikers (verenigingen) aan bestuurders wordt meegedeeld. Tussen deze verenigingen is er echter geen overleg of uitwisseling omtrent gebruik bekend. Ook over het informele gebruik, en de rol van het park als ontmoetingsruimte is weinig geweten.

De schepenen duiden er echter op dat er niet enkel een gebrek is aan kennis, maar dat er ook de nood aan het opbouwen van een draagvlak is. Men wil de heraanleg van het Bargepark tot iets positiefs maken voor het dorp, maar beseft dat het huidige gebruik beperkt is en er onder bewoners potentieel tegengestelde belangen bestaan omtrent het park. Men wenst deze belangen zoveel als mogelijk te verzoenen zodat een zo groot mogelijke groep tevreden zal zijn bij de heraanleg van het park. Omwille van de grote diversiteit onder omwonenden, en omdat er weinig overkoepelende gemeenschapsvormende activiteiten bestaan, wordt geadviseerd om geen participatietraject op te starten dat zich op het verzamelen van individuele wensen en eisen richt, maar een dat tegelijk a) gemeenschapsvormend werkt en b) de nieuwsgierigheid naar het park stimuleert.



Stappen

In overleg met de deelnemers werden volgende stappen vastgelegd:

- 🔥 Gezamenlijke analyse van het huidige gebruik op basis van bestaande kennis binnen de gemeentelijke diensten.
- 🔥 Dataverzameling ruimtegebruik: observatie gebruik.
- 🔥 Uitwerken van een gemeenschapsvormend participatietraject.

Verloop traject

- 🔥 De gezamenlijke analyse van pijnpunten en oplossingsstrategieën liep doorheen de verschillende workshops. Bij de tweede workshop werd de meeste informatie samengebracht, maar ook in latere workshops werd dit nog verder uitgewerkt. Uiteindelijk kwamen we tot een relatief duidelijk beeld van welk gebruik er waar in het park plaatsvindt.
- 🔥 Wat de dataverzameling betreft werd oorspronkelijk enthousiast gereageerd op het idee om het gebruik in het park middels observatie in kaart te laten brengen door politie of collega's van de gemeente die door het park passeren. Uiteindelijk is dit idee echter in stilte afgevoerd. Er werd wel beslist om het participatietraject ook een dataverzamelingsdimensie te geven.
- 🔥 Tijdens de verschillende sessies werd het meeste aandacht besteed aan het uitwerken van een participatietraject. Dit zou bestaan uit 4 momenten: een eerste moment van informatieverzameling, dat ook dient om belangstelling te wekken bij bewoners (uiteindelijk werd dit georganiseerd tijdens de jaarlijkse nieuwjaarsdrink van de gemeente, en werden er 83 ingevulde vragenlijsten afgegeven); een tweede moment waarop de formele gebruikers van het park zich, via een wandeling-annex-workshop, aan elkaar voorstellen en samen nadenken over toekomstig samengebruik van het park; een derde 'moment' dat een zoek/ontdekkingstocht van het park inhoudt voor informele gebruikers. Verspreid in het park worden vogelkastjes gehangen waarin men naar de eerste plannen voor het park kan turen en eventueel opmerkingen achterlaten. Deze activiteit zou enkele weken aanhouden om zoveel mogelijk toevallige gebruikers te bereiken, en noemden we toepasselijk 'Piepshow'.



Tenslotte is het de bedoeling dat op de Dag van het Park (29 mei 2016), een feestelijk moment dat jaarlijks wordt ingericht door de jeugdraad, de input wordt verzameld van jonge kinderen.

Via een slogan en een logo wordt het aan burgers duidelijk gemaakt dat de verschillende momenten deel uitmaken van een langdurig traject en via het Open Blad van de gemeente worden ze op de hoogte gehouden van de opeenvolgende stappen.

Advies

Het Bargepark in Beernem heeft de potentie om een sterke gemeenschapsvormende functie te vervullen voor het ruimere dorp. De diversiteit aan omwonenden en gebruikers maakt dat het park een rol kan spelen in het leven van een zeer brede groep mensen. Wanneer gericht gedeeld en positief gebruik kan worden gestimuleerd voor dit park kan het park de ontmoeting en dialoog tussen verschillende groepen versterken.

Daarvoor dient het park echter te worden ingericht niet alleen met aandacht voor de interne functies, maar moet ook worden nagedacht op welke manier het park een rol kan spelen in de verplaatsingsroutines van zwakke weggebruikers binnen de dorpskern, en doorheen de dorpskern (in relatie met de fietsbrug). Dit is niet enkel een ruimtelijke oefening die, mits een goede formulering van het programma van eisen, door een goede ontwerper kan worden volbracht. Het is ook een oefening in social engineering in de zin dat het lokale bestuur de ontwikkeling van het park kan aangrijpen om meer integrale samenwerking tussen verenigingen te stimuleren en het participatietraject kan gebruiken om nieuwe en bestaande gebruikers samen naar het park te lokken.

Fysieke relaties versterken...

Cruciaal voor het succes van het Bargepark zal de aansluiting van het park bij de omgeving zijn. Qua toegankelijkheid dient meer aandacht te worden besteed aan duidelijke toegangen die goed aansluiten op leesbare paden voor zwakke weggebruikers doorheen het dorp. Op dit vlak is less more. Op dit moment zijn er teveel toegangen, die echter te weinig zichtbaar en ontwikkeld zijn. Maar de toegankelijkheid van het park hoeft niet alleen ingrepen in het park zelf. Een aantal ontbrekende schakels in het trage wegen-netwerk van het dorp zullen ook verder moeten worden ontwikkeld, zoals de verbinding tussen Zuidleiestraat en fietsbrug in het zuiden, en de verbinding tussen Rollebaanstraat en Diksmuidse Boterweg in het noorden.

... en sociale relaties ontwikkelen

Een ruimer gebruik van het park zal automatisch meer ontmoeting uitlokken. Maar dit draait niet automatisch positief uit. Een intensief gebruikt park kan ook conflicten tussen gebruikers met zich meebrengen. Een goed ruimtelijk ontwerp zal rekening houden met potentieel conflictueus vs. potentieel synergetisch gebruik. Maar ook de aanloop naar het ontwerp en het latere beheer van het park vragen aandacht wil men de sociale rol van het park versterken. Een breed gedragen participatietraject dat verschillende groepen rond de tafel brengt en niet alleen aanzet tot het aanleveren van individuele eisenbundels, maar ook stimuleert tot samenwerking en onverwachte synergieën tot stand brengt kan een positieve impact hebben. Daarom werd bij de ontwikkeling van het participatietraject getracht om beide kanten van participatie (informatiedelen en gemeenschapsvorming) een evenwaardige rol te laten spelen. De uitdaging is om het gemeenschapsvormende aspect niet uit het oog te verliezen en ook in de toekomst verenigingen te stimuleren om samen te werken, omwonenden te stimuleren om zich gezamenlijk in te zetten voor het park (bv. via een kerstboomverbranding of buurtbarbecue te stimuleren) en de dialoog tussen gemeentebestuur en medebeheerders van het park open te houden.

BRUGGE (2 WORKSHOPS)

Probleemstelling

De TIR is een voormalige militaire schietstand in Assebroek (bij Steenbrugge) die in 2010 werd aangekocht door de stad Brugge. Sindsdien wordt het domein in twee fasen ontwikkeld. De eerste fase omvat een openbaar buurtpark met speeltuigen, en is reeds ontwikkeld en opengesteld. De tweede fase omvat een woonontwikkeling op de plaats van de vroegere gebouwen van de schietstand (de mess en de schiet tunnels). Er wordt een sociaal woonproject beoogd, in relatie tot het voorliggend plein aan de Baron Ruzetelaan. Het plein wordt heringericht tot een kwalitatieve publieke ruimte, met plaats voor buurtparkeergelegenheid, groenvoorzieningen, sport en spel. Het stadsbestuur heeft als doel om het plein te integreren in het bestaande publieke ruimte weefsel in Assebroek.



Figuur 22 Welke verschillende functies zien de deelnemers voor het plein?

Foto: Maarten Loopmans



Context

Assebroek is een deelgemeente van Brugge en deel van de brede stadsrand die zich na de tweede wereldoorlog rond de binnenstad ontwikkelde. Wijken groeiden radiaalsgevijs langs de steenwegen waarbij voorzieningen vooral geconcentreerd bleven langs de steenwegen en de achterliggende gronden stelselmatig voor wonen ontwikkeld of verkaveld zijn. De wijk rond de TIR is tamelijk divers. Aan de Baron Ruzettelaan, de verbindingssas tussen Brugge en Steenbrugge langsheen het kanaal Brugge-Gent en een belangrijke invalsweg, staan oudere woningen, verderweg van deze as, rondom het domein TIR zijn de afgelopen 40 jaar verschillende verkavelingen ontwikkeld. Het sociale profiel van de omwonenden is dan ook divers. Winkels en vrije beroepen wisselen op de Baron Ruzettelaan af met woningen. In de oudste verkavelingen wonen vooral oudere koppels, in de nieuwste verkavelingen ook jonge gezinnen met kinderen.

Primaire analyse en trajectvoorstel

Samen met de deelnemers werd een primaire analyse van de situatie en uitdagingen voor Brugge gemaakt. De uitdaging bij de heraanleg van het plein gaat voorbij de schaal van het plein zelf. Het plein wordt immers gezien als een belangrijke schakel in het openbare ruimtenetwerk. Het plein ontsluit de verkavelingen in de richting van de Baron Ruzettelaan en heeft dus zowel voor auto's als voor fietsers een belangrijke doorgangsfunctie. Daarnaast wil men ook de verblijfsfunctie versterken, in samenhang en complementair met de rest van de openbare ruimte in de omgeving.

Een levendig plein voor jong en oud...

De gemeente Assebroek heeft geen gebrek aan groene en openbare ruimte. De vlakbij gelegen Centrale Begraafplaats en de sportvelden aan de Daverlostraat bieden grootschalige infrastructuur voor recreatief gebruik. Dichterbij is er het rustige nieuwe TIR-parkje en is er vooral in de nieuwe verkavelingen overvloedig veel openbare en semi-openbare groene ruimte. Deze zijn vlot bereikbaar voor wat mobiele groepen (tieners, volwassenen). Het pleintje aan de Oude Kortrijkstraat zou dan ook meer kunnen ingericht worden voor minder mobiele ouderen en kleine kinderen.

...en voor divers gebruik



Het pleintje kan een recreatieve functie krijgen voor ouderen en kleine kinderen, door



kleine speeltuigen te voorzien en zitgelegenheden. Maar, daarnaast zal het plein een ontsluitingsfunctie behouden voor de achterliggende wijken in de richting van de Baron Ruzettelaan. Voor de lokale bewoners en bezoekers zal ook enige parkeergelegenheid moeten worden voorzien, al zou dit ook ondergronds kunnen binnen het woonproject.

Stappen

In overleg met de deelnemers werd het traject tot twee stappen beperkt:

-  Analyse van noden en huidig en potentieel gebruik met aanwezige deelnemers
-  Collectief keuzes overwegen en knopen doorhakken voor de toekomstige inrichting

Verloop traject

Waar de eerste workshop vooral werd gewijd aan discussie over de theorie en een discussie over de inhoud van het traject, betrof de tweede workshop een gezamenlijke terreinanalyse met verschillende diensten (ruimtelijke planning, jeugddienst, wijkagent, groendienst, wegendienst, mobiliteitscel, sportdienst, preventiedienst, eigendommen, erfgoedcel, ...). De voorafgaande ontwikkeling van het TIR-parkje, en de inbreng van een brede waaier aan actoren op het terrein, maakte dat er weinig nood was aan extra dataverzameling of analyse en dat aan het einde van de tweede sessie al heel wat randvoorwaarden voor de inrichting van het plein waren uitgezet en knopen konden worden doorgehakt. Het werd duidelijk dat de stad Brugge een veel grotere bestuurscapaciteit en meer ervaring heeft met dit soort projecten dan in kleinere gemeenten het geval is. Ofschoon naar aanleiding van dit traject nieuwe actoren rond de tafel werden gebracht die anders zelden betrokken worden, werd het duidelijk dat de verdere afwikkeling door de dienst ruimtelijke ordening kan worden voortgezet. Een volgende stap veronderstelde concrete ontwerpvoorstellen in functie van dialoog met andere betrokkenen, zoals bijvoorbeeld de buurt. Dit kon niet los gezien worden van het geplande woonproject, waarover nog onvoldoende gekend was. Daarom werd in overleg met de stad beslist dat een verdere begeleiding niet langer nodig was.

Advies

Fysieke relaties versterken...

Het TIR-voorpleintje heeft een bescheiden functie te vervullen in het openruimtenetwerk van Assebroek. Desondanks is het belangrijk dat deze functie goed wordt ingevuld.



Daarbij moet rekening worden gehouden met het gebruik van het bestaande aanbod, en de mogelijke overloop naar het plein. Het voorpleintje is een knooppunt in verschillende stromen, op schaal van de directe omgeving, de wijk en de stad.

Op schaal van de stad is het voorplein een knooppunt dat de wijk ontsluit naar de rest van het stedelijk weefsel. De Oude Kortrijkstraat is een verzamelweg voor de wijk ten zuiden van het TIR-complex, en de fietsroutes doorheen de noordelijke en zuidelijke delen van de wijk komen samen op het plein, waar ze aantakken op de Baron Ruzettelaan.

Op schaal van de gemeente Assebroek heeft het plein een beperkte potentieel recreatieve functie. Er is voldoende groen aanwezig en rondom het plein zijn er nauwelijks voorzieningen of mogelijkheden voor voorzieningen. Het plein zal dan ook vooral voor de omwonenden op wandelafstand een rol kunnen spelen. Op schaal van de directe omgeving kan het voorplein een rol spelen voor de omwonenden en complementair zijn met het bestaande TIR-parkje. Voor de omwonenden is het plein belangrijk als 'voortuin' en om de auto te parkeren. Semi-publieke functies kunnen er een plek krijgen. Het TIR-park biedt hang- en speelmogelijkheden voor tieners en jongeren. Door de beslotenheid van het park storen ze de omwonenden niet en het beperkte aanbod in het park maakt dat er ook weinig concurrentie is met andere gebruikers. De inrichting van het voorplein zou zich daarom sterker kunnen oriënteren op kleine kinderen en ouderen als gebruikers.

... door samen te werken tussen verschillende diensten en organisaties.

Een goed gebruik en sociale meerwaarde voor het TIR-pleintje zal echter maar kunnen worden gegarandeerd door een goed uitgewerkt detailontwerp. Het is belangrijk om het juiste programma te voorzien. De terreinkennis van uiteenlopende diensten is daarbij van belang. Brugge heeft een traditie van samenwerking tussen een aantal diensten, zoals jeugddienst, groendienst, ruimtelijke ordening, wegendienst, Andere stedelijke diensten of organisaties zoals de wijkpolitie, de sociale huisvestingsmaatschappij, het Sociaal Huis dienen echter ook rond de tafel te zitten om de invulling van het programma en de kwaliteit van het ontwerp mee te garanderen. Door middel van een inleidende presentatie werden betrokken organisaties in dit traject opgeleid om met een meer geoefend oog mee na te denken over de toekomst van het TIR-project. De dienst ruimtelijke ordening zal echter haar trekkersrol moeten blijven vervullen om de samenwerking stand te laten houden en ook bij andere projecten uit te rollen.



KUURNE (4 WORKSHOPS)

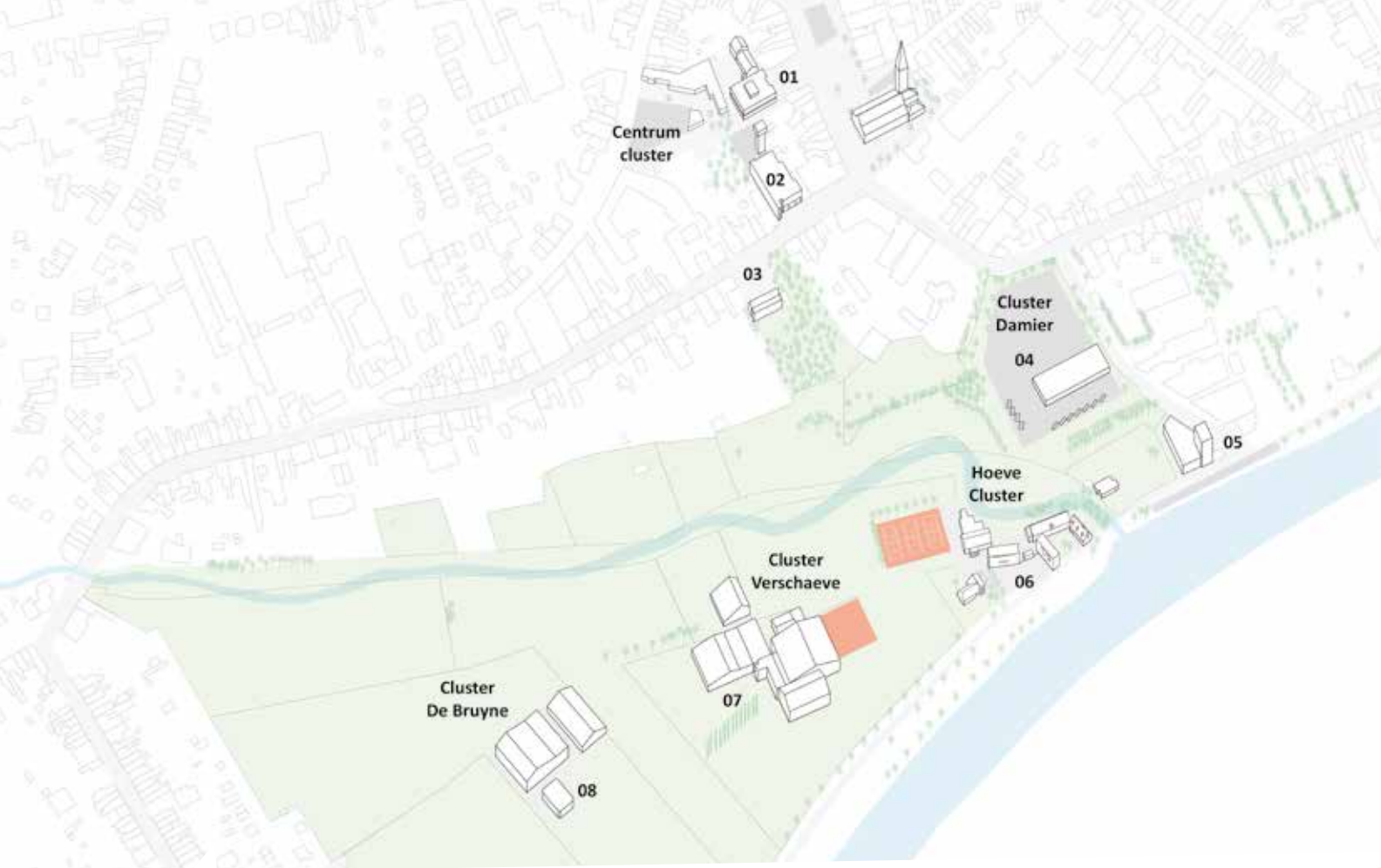
Probleemstelling

Met het Vlaspark heeft de gemeente Kuurne een ambitieus project om de leefbaarheid van de dorpskern te verhogen. De gemeente wenst een lange termijnvisie te ontwikkelen waarin projecten met een verschillende tijdshorizon gekoppeld zijn, en die het aandeel toegankelijke open ruimte in de gemeente drastisch moet verhogen.

Het Vlaspark is enerzijds een opportunistisch traject, inspelend op bestaande ontwikkelingsprojecten waarbij de gemeente zelf alle of enkele kaarten in handen heeft (ontwikkeling Ascubel-site, Damiersite, Heulebeekvallei); anderzijds wil het Vlaspark ook een visionair utopisch antwoord bieden op reële leefbaarheidsproblemen in de kern.

Het Vlaspark-project kadert immers in een bredere visie op mobiliteit en leefbaarheid voor de Kuurnese dorpskern. Het gemeentebestuur wil de gemeente uitbouwen tot een visueel aantrekkelijke gemeente aan de Leie. Eén van de doelstellingen binnen het project van het Vlaspark is het creëren en verbeteren van de fysieke en visuele verbindingen en dit zowel in het centrum als tussen centrum en Leie/monding Heulebeek.

Binnen het project "Omgeving op Mensenmaat" wenst de gemeente advies te ontvangen bij de inrichting van de Ascubel-site, het opstarten van een planproces voor de Heulebeekvallei-Damier site, maar ook rond de leefbaarheid een aantrekkelijkheid van de omgeving van de Kuurnese 'Markt' in ruimere zin. De sociale huisvestingsmaatschappij Eigen Gift Eigen Hulp (EGEH) heeft recent een ontwerpwedstrijd uitgeschreven in functie van de ontwikkelingen op de 'site Ascubel', gelegen achter het gemeentehuis te Kuurne. De ambitie van EGEH is om op de site 25 tot 35 sociale huurwoningen/appartementen te voorzien zowel voor jonge gezinnen als voor senioren of minder mobiele personen. De ambitie van het gemeentebestuur voor deze site is te komen tot een inpassing van deze ontwikkeling in de slinger van aaneengeschaalde autoluwe publieke ruimtes. De ontwikkeling van de site 'Ascubel' dient de doorwaadbaarheid van het centrum te versterken voor trage weggebruikers. Daarnaast biedt de bouw van een meergezinswoning naast de pastorie (Weggevoerdenplein) de kans om vanuit het centrum een toegang te creëren tot het Vlaspark.



Figuur 23 Beeld uit het inrichtingsplan Vlaspark waarbij in het noorden de site 'Ascubel' (centrum-cluster) te zien is, in het midden en ter hoogte van nr. 3 het project Weggevoerdenplein

Context

Kuurne is een dorp aan de Heulebeek (een zijbeek van de Leie) dat zich in de 19e en vroege twintigste eeuw ontwikkelde tot een agro-industriële voorstad van Kortrijk, met de vlas-industrie langs Leie en Heulebeek als motor. In de tweede helft van de twintigste eeuw de-industrialiseert Kuurne gestaag, en vormt zich om tot een suburbane slaapgemeente van Kortrijk, die echter haar eigen sterke identiteit en centrumvoorzieningen lang weet te behouden.

Kuurne is de afgelopen decennia sterk verstedelijkt door middel van verkavelingen, wat de verkeersdruk op de kern danig heeft verhoogd. Daarenboven staat de gemeente ook onder druk van enkele bovenlokale ontwikkelingen: als buurgemeente van Kortrijk, dat sterk investeert in de openbare ruimte en sociale activiteiten profiteert Kuurne niet alleen van het verbeterde imago van haar buurstad. De concurrentie met de Kortrijkse voorzieningen lijkt ook het autonome sociale leven in Kuurne te verschraken, waardoor bv. de heraanleg van de Markt niet voor het animo heeft gezorgd dat men verwachtte.

In de afgelopen decennia speelt de concurrentie met het centrum van Kortrijk en met perifere shopping centra zoals Ring Shopping steeds meer. De smalle straten in de dorpskern zijn minder autobereikbaar dan de laatste, en bieden een minder (be)leefbare omgeving dan de eerste.

Primaire analyse en trajectvoorstel

Samen met de deelnemers aan de eerste sessie werd een primaire analyse van de situatie en uitdagingen voor Kuurne gemaakt.

Nieuwe centrale publieke ruimte

De dichtbebouwde postindustriële kern van Kuurne heeft weinig open ruimte. De bestaande open ruimte wordt gedomineerd door het autoverkeer en ontbeert verblijfskwaliteit. De belangrijkste invalswegen voelen onveilig voor fietsers en voetgangers, maar er bestaat geen voldragen alternatief padennetwerk voor trage weggebruikers. Recent maakte de gemeente een ommezwaai en in nieuwe projecten in het dorpscentrum is de aandacht voor trage weggebruikers en verblijfsfuncties groter. Het ontbreekt echter nog aan een overkoepelende visie op de functie van deze publieke ruimtes en over hoe ze onderdeel vormen van een groter geheel.

voor een versterking van het publieke leven

Kuurne heeft in de loop der jaren haar hart verloren. De aantrekkingskracht van het centrum van Kuurne is beperkt, enkel bij evenementen komen Kuurnenaars er samen. Jonge Kuurnenaars trekken naar het hippere Kortrijk, ouderen voelen zich overrompeld door het te drukke verkeer. Daardoor zijn er weinig mogelijkheden tot ontmoeting. De creatie van een nieuw trage wegennetwerk dat publieke ruimten met verblijfsfunctie aan elkaar rijgt (Groene ruimte aan de Bibliotheek, pleintje Gasthuisweide, Vlaspark, Marktpluin, Groene Long,...) via veilige verbindingen voor trage weggebruikers zorgt voor de nodige publieke ontmoetingsinfrastructuur die mensen helpt om sociale relaties te onderhouden en te versterken. Het verbetert ook de leefkwaliteit van de gemeente door (ook mensen die uitgesloten zijn van automobiliteit) toegang te bieden tot plekken waar men samen met andere bewoners kan ontspannen, sporten, spelen of rusten.

gebaseerd op een goede kennis van gebruik en noden

De massale opkomst bij evenementen toont aan dat er in Kuurne vraag is naar openbare ruimte en een publiek leven. Niet elk project lijkt echter altijd even sterk te worden ge-



dragen door de bewoners. Het Marktpllein is mooi heraangelegd, maar heeft niet geleid tot een intenser gebruik van het plein. Dit wil het gemeentebestuur bij toekomstige projecten vermijden. Bij de heraanleg of openstellen van nieuwe openbare ruimten, zoals de ruimte rond de Ascubel-site of het Vlaspark komt het er op aan om op voorhand goed in kaart te brengen wie de potentiële gebruikers zijn van deze plekken, en bij het ontwerp rekening te houden met hun toekomstige gebruikersnoden en -patronen.

en gedragen door de Kuurnenaars

Nieuwe ontwikkelingen moeten gedragen worden door de bevolking. Deze vormt geen homogene groep; jongeren hebben andere noden dan ouderen, nieuwkomers beleven Kuurne anders dan mensen die al generatie 'van het dorp' zijn. Klassieke participatie-trajecten hebben te weinig oog voor deze diversiteit, en zien draagvlak als de optelsom van verschillende meningen. Nieuwe projecten leiden zo tot conflicten tussen voor- en tegenstanders. Maar opinies en attitudes zijn veranderlijk, en worden gevormd in interactie met elkaar. Door in te zetten op onderlinge dialoog tussen burgers, in plaats van op het verzamelen van individuele meningen, kan een bestuur door participatie het draagvlak voor nieuwe projecten versterken, in plaats van verzwakken. Bewoners worden gestimuleerd om van elkaar te leren, in plaats van elkaar te bekampen.

Het is echter ook belangrijk om Kuurnenaars te stimuleren om deze plekken gaandeweg te ontdekken en de mogelijkheden die deze plekken bieden sterker in de verf te zetten en te promoten. Door gerichte activiteiten, ook tijdens het planproces, kunnen niet alleen data worden verzameld over het toekomstige gebruik, maar worden de nieuwe plekken ook opgenomen in de mentale kaart van bewoners en bezoekers van Kuurne. Door veranderingen te concretiseren in ervaringen, worden mensen bovendien geholpen om zich een beter beeld te vormen van de gevolgen (positieve of negatieve) op hun leven en lukt het hen beter om een onderbouwde mening te vormen.

Stappen

In overleg met de deelnemers werden volgende stappen vastgelegd:

- 🌈 Gezamenlijke analyse van pijnpunten en oplossingsstrategieën.
- 🌈 Dataverzameling ruimtegebruik: picknick Vlaspark en verkeerstellingen.
- 🌈 Specifieke feedback obv sociaal-ruimtelijke theorieën over het lopende Ascubel-project.



Verloop traject

- 🌈 In Kuurne werd slechts met een beperkt groepje vergaderd. Een viertal ambtenaren doorliepen het hele traject, externe partners zaten nooit mee rond de tafel. De gezamenlijke probleemanalyse leidde de aandacht van de Ascubelsite en het Vlaspark naar het (niet naar verwachting) functioneren van het heraangelegde Marktpllein, en het openbare ruimte netwerk rond de dorpskern. De analyse die hieruit voortvloeide focuste op de manier waarop het (relatief grote) Marktpllein te weinig gebruikers kent. De randen van het plein beperken zich tot enkele cafés, banken en publieke voorzieningen (school, kerk en gemeentehuis); de cafés draaien vooral op (oudere) vaste klanten. Het plein kent bovendien nauwelijks 'doorgaande' gebruikers: er is weinig passage van trage weggebruikers met andere bestemmingen; de Markt is (nog) geen knooppunt in het tragewegennetwerk van de gemeente. Dit contrasteert met de drukte in de cafés rond het Leiefietspad, een drukke fietsroute tussen Kortrijk en Gent waar niet alleen recreatieve fietsers, maar ook pendelaars en schoolkinderen intens gebruik van maken. Met het Vlaspark als logische schakel tussen beide, werd een bijkomende uitdaging geformuleerd: het Vlaspark moet de verbinding tussen Marktpllein en Leiefietspad uitnodigend en aantrekkelijk maken zodat het plein meer doorgaande gebruikers krijgt en op deze manier voldoende draagkracht ontwikkelt voor aanvullende functies als cafés.
- 🌈 Wat de dataverzameling betreft werden drie stappen gezet. Enerzijds werd een master studente geografie gevraagd haar thesisonderzoek te richten op een analyse van de werking van het Marktpllein. Ten tweede werd met lokale vrijwilligers van de gemeente een methodiek aangeleerd om het ruimtewatertaxi de Heulebeek verkend en werden bezoekers bevraagd over hun beleving van het Vlaspark en de link met het Marktpllein. Ondanks het regenweer hebben 71 mensen de vragenlijst, geprint op een postkaart, ingevuld... De samenwerking met een lokale organisatie om informatie in te zamelen bleek een succes. Mensen waren heel positief over de kans om een voorheen veelal niet gekende plek te verkennen.
- 🌈 Tijdens sessie 3 werd feedback gevraagd en gegeven over het ontwerp voor het nieuwe sociale woningbouwproject Ascubel. De plannen waren al in een redelijk ver gevorderd stadium, maar advies over de detailinrichting van de openbare en private ruimte werd meegegeven, waarbij rekening werd gehouden met de gebruikskwaliteit



als doorgang- en verblijfsruimte van de nieuw aan te leggen open ruimte, en met de eventuele conflicten tussen verschillende private invullingen (o.a. slaapkamers aan het plein tegenover het jeugdhuis; rustbanken voor ouderen). Tevens werd advies gegeven over de inrichting van de toegang tot het park via de site Weggevoerdenplein-Pastorie.

Advies

Belevingsgerichte participatie maakt een bevolking warm...

Veranderingen vormen een uitdaging. Bewoners houden het vaak liever bij het oude, en bestuurders hebben niet altijd een duidelijk beeld van hoe de andere toekomst er in detail moet uitzien. Belevingsgerichte participatie-initiatieven zoals diegene die Kuurne in het kader van dit traject uitwerkte, kunnen de toekomst tastbaar maken voor bewoners en bezoekers, en geeft tegelijk bestuurders feedback over mogelijke concrete toekomstscenari's. De Vlaspark-picknick, maar ook de proefprojecten met 1 richtingstraten tonen aan dat Kuurne ervaring heeft met het uitwerken van belevingsgerichte participatie en er nuttige informatie uit kan halen. Het komt erop aan om deze informatie ook om te zetten in een duidelijke visie op het Kuurne van morgen en de deelprojecten die dit helpen realiseren.

voor de ontwikkeling van een kwalitatief trage wegennetwerk...

Kuurne maakt deel uit van het stadsgewest Kortrijk maar wil daarin haar eigen profiel uitbouwen. Door het STOP-principe voorop te stellen bij nieuwe ontwikkeling hoopt de gemeente een modal shift te realiseren in het personenverkeer, van auto naar niet-gemotoriseerd verkeer. Op die manier kan de toegankelijkheid van de kern voor niet-automobile bewoners worden vergroot, en het sociale leven worden versterkt. Om dit te doen is een kwalitatief trage wegennetwerk een must. Trage wegen moeten een ononderbroken, veilig netwerk vormen dat de belangrijkste bestemmingen in de gemeente met elkaar verbindt.

dat verschillende hoogwaardige knooppunten met elkaar verbindt...

De 'knooppunten' van het netwerk, waar verschillende routes samenkomen, kunnen uitgroeien tot belangrijke attractiepolen indien deze tegelijk de nodige verblijfs- en doorgangskwaliteit hebben. Het Marktplaan (met uitbreiding naar de Asubelsite) en het Vlaspark hebben het potentieel om hoogwaardige knooppunten te worden. Als de missing



links in het netwerk worden versterkt, en de detailinrichting van pleinen en paden met zorg voor het gebruiksgemak wordt uitgewerkt, kunnen ze uitgroeien tot plekken die niet enkel bestemmingsverkeer aantrekken, maar ook heel wat passage zullen kennen. Indien de plek dan de nodige verblijfskwaliteit biedt (zitgelegenheid, activiteiten, groen,...) zullen toevallige passanten ook verleid worden tot Gelegenheidsgebruik en de plek verder opladen met sociale activiteiten.

en zo de sociale cohesie binnen Kuurne versterkt...

Wanneer pleinen of straten worden gebruikt voor meer dan de strikt noodzakelijke passage naar een concrete bestemming, krijgen deze ook een sociale functie. Mensen die op een plek meer tijd besteden dan nodig, zullen er anderen ontmoeten, hen groeten of er een praatje slaan. Op die manier worden plekken niet alleen knooppunten in vervoersnetwerken, maar ook sociale knooppunten in een gemeente. Waar specifieke bestemmingen (bibliotheek, restaurant, cultureel centrum,...) de ontmoeting van gelijkgezinden stimuleert, is het in dergelijke doorgangsruidten dat ook verschillende groepen elkaar treffen en met elkaar banden smeden.

en ook de gemeente verbindt met de rest van het stadsgewest Kortrijk.

Kuurne staat als gemeente niet los van het stadsgewest Kortrijk, maar de rol die het daarin speelt is niet zo heel duidelijk. Een sterker intern netwerk, via het Leiefietspad verbonden met andere delen van het stadsgewest, kan het groene Kuurne ook sterker op de kaart zetten bij de burens als schakel tussen stadscentrum en groene rand.



MOORSELE (4 WORKSHOPS)

Probleemstelling

De gemeente wil het Sint-Maartensplein in Moorsele heraanleggen, en hierbij ook aanliggende zones en projecten betrekken, o.m. de uitbreiding van het RVT Sint-Jozef vzw, de aanleg van de leperstraat en de herinrichting van de omgeving van OC de Stekke.

Context

Moorsele is een dorp binnen de gemeente Wevelgem dat aan de Heulebeek ligt. Moorsele heeft een kleine, compacte kern met enkele verkavelingen errond (vooral ten noorden). De kern is goed ontsloten maar wordt niet doorsneden door drukke doorgaande wegen. Met de ontwikkeling van het 'Groen Lint' langsheen de Heulebeek is recent sterk geïnvesteerd in kwaliteitsvolle open ruimte tussen de noordelijke nieuwere verkavelingen en het dorpscentrum.

Het Sint-Maartensplein is niet alleen het enige plein in het dorp, door een concentratie aan diverse functies (school, rusthuis, ontmoetingscentrum, opleidingscentrum Stimul vzw, cafés, kerk, Groen Lint, jeugdhuis,...) rondom het plein en de vele activiteiten op het plein vormt het ook het kloppende hart van het sociale leven in het dorp.

Primaire analyse en trajectvoorstel

Samen met de deelnemers aan de eerste sessie werd een primaire analyse van de situatie en uitdagingen voor het Sint-Maartensplein gemaakt.

Kloppend hart van het dorpsleven...

Het Sint-Maartensplein is zonder twijfel het kloppend hart van het sociale leven in het dorp. De concentratie aan diverse activiteiten in de randen van het plein, en organisatie van evenementen op het plein zorgen ervoor dat het Sint-Maartensplein ontegensprekelijk de belangrijkste ontmoetingsplek is van het dorp. De verschillende randfuncties bepalen het gebruiksrhythme van het plein, en bepalen wanneer welke groepen er elkaar tegenkomen. Het zijn deze momenten, waarop het plein een ontmoetingsfunctie kan hebben, die belangrijk zijn voor de sociale cohesie in het dorp. Het plein zorgt ervoor dat groepen met diverse interesses (bv. jongeren en ouderen), die op hun 'eigen' activiteiten weinig met andere groepen in contact komen, elkaar toch ontmoeten en contacten onderhouden.

maar met soms verstopte aderen...

De vele functies rondom het plein zorgen echter ook voor conflicten. Als de school leegstroomt en fietsers het plein over moeten, moeten ze zich mengen tussen geparkeerde en rijdende auto's. Op drukke activiteiten in de Stekke of de kerk is het moeilijk om dichtbij een parkeerplaats te vinden, ook voor rusthuisbezoekers. Op dergelijke drukke momenten heeft het plein ook maar een beperkte verblijfskwaliteit. Dan gebruiken mensen het plein vooral als doorgangsruimte en worden niet-nodige activiteiten (die tot ontmoetingen en gesprekken kunnen leiden) tot een minimum beperkt.

noopt tot vernieuwende vormen van participatie...

Om tot een betere pleininrichting te komen is het belangrijk om te begrijpen hoe de verschillende groepen gebruikers op dit moment het plein beleven en gebruiken, en welke mogelijkheden het plein nu al biedt tot ontmoeting en medegebruik. Omdat verschillende groepen heel verschillende relaties kunnen hebben tot het plein, moeten ze ook op andere manieren worden betrokken. Een participatietraject met diverse, op maat van specifieke groepen ontwikkelde, acties is nodig om inzicht te krijgen in de noden van het brede spectrum aan gebruikers.

...maar ook tot samenwerking en coördinatie.

Het karakter van het Sint-Maartensplein wordt niet enkel gevormd door zijn materiële vorm, door de stenen waarmee het is aangelegd. Het Sint-Maartensplein ontleedt zijn kracht in de eerste plaats aan de vele verschillende actoren die op en rond het plein bestemmingen ontwikkelen voor pleingebruikers. Deze actoren zijn van velerlei aard, van zuiver commerciële ondernemers (bv. cafés), over gesubsidiëerde vzw's (bv. school, RVT, Stimul), tot door de lokale overheid gestuurde organisaties (bv. ontmoetingscentrum de Stekke). Samen maken deze actoren het plein tot een belangrijke ontmoetingsplek, en samenwerking en coördinatie zal nodig zijn om de sociale meerwaarde van het plein nog te vergroten in de toekomst.

Stappen

In overleg met de deelnemers werden volgende stappen vastgelegd:

 Participatietraject met verschillende gebruikers en actoren.

🔥 Specifieke feedback obv sociaal-ruimtelijke theorieën over lopende projecten.

Verloop traject

- 🔥 Tijdens de eerste twee sessies werd met de deelnemers vooral nagedacht over het participatietraject. Er was eensgezindheid om dit traject op maat te snijden van specifieke doelgroepen, met name de doelgroepen waarover nog niet veel informatie bestond. Kinderen werden reeds eerder bevraagd in het project Nevelstad; de focus ligt in de eerste plaats op jongeren en volwassenen, en op vertegenwoordigers van de actoren rondom het plein (die, o.m. via het RVT, ook andere doelgroepen, bv. minder mobiele ouderen kunnen vertegenwoordigen). 2 activiteiten werden door de deelnemers uitgewerkt:
- a) een workshop met spelelement tijdens het jaarlijkse, erg populaire evenement Klein Tokyo op het Sint-Maartensplein; op deze wijze kunnen we burgers (klein of groot) die niet in verenigingen actief zijn bereiken. Ideeën vanuit deelnemers worden via sketchnotes op grote borden voorgesteld (obv Jolijn van Eenoooghe); via een muntensysteem kunnen deelnemers hun prioriteiten voor het plein uitdrukken. De workshop vormt het begin van het participatietraject. De volgende activiteit wordt reeds op deze workshop aangekondigd, en mensen kunnen zich inschrijven voor de volgende stap (zie hieronder).
 - b) vier wandelingen met gemengde groepen van vertegenwoordigers van specifieke actoren en geïnteresseerde burgers langsheen zes specifieke plekken op en rond het plein, waar de ontwerpers en het gemeentebestuur input en discussie over wilden. Beide activiteiten leverden veel enthousiasme op en leverden interessante resultaten op. Doordat de ontwerpers zelf ook deelnamen aan de wandelingen, kregen ze een zeer directe input van de betrokken actoren. Ook dit werd erg gewaardeerd en hielp om het ontwerp sterker op de noden van gebruikers af te stemmen.
 - c) een geplande infomarkt ivm de resultaten van het participatietraject en het voorontwerp werd niet georganiseerd. In een laatste stap werd via een formeel infomoment de burger wel geïnformeerd over het finale ontwerp.
- 🔥 Voor en na het participatietraject werd ook concrete detailinput gegeven op het ontwerp. In de eerste sessie enkel ten aanzien van de aanwezige vertegenwoordigers van het gemeentebestuur, in sessie 3, op basis van het voorontwerp, ook ten aanzien van de aangestelde ontwerpers.



Figuur 24 Voorontwerp van de herinrichting

Advies

Wevelgem is een gemeente die een sterke visie heeft op de ruimtelijk ontwikkeling van haar dorpen, en de leefbaarheid van haar kernen hoog in het vaandel draagt. Terwijl Wevelgem (met een historiek van industrialisering langs de Leie) en Gullegem (een dorp dat intussen aansluit bij het weefsel van het Kortrijkse stadsgewest) beide sterk verstedelijkt zijn, heeft Moorsele, ondanks een aantal meer recente verkavelingen, haar dorpse karakter kunnen behouden.

Een dorpenbeleid met aandacht voor het lokale karakter ...

De drie kernen van Wevelgem hebben hun eigen karakter en dienen hierop ook te worden aangesproken. De verdere ontwikkeling van de drie kernen kan niet zonder aandacht voor hun eigenheid, en zonder de specifieke troeven en problemen van de drie kernen te erkennen.

en dat de sociale meerwaarde van een lokaal publiek ruimtenetwerk erkent...

Een publiek ruimtebeleid dat aanzet tot ontmoeten en verknopen kan voor elk van de kernen een belangrijke rol spelen in het behoud en de versterking van het eigen karakter van de plek. In een compacte, dorpse omgeving als Moorsele is de publieke ruimte sterk gecentraliseerd, en zal deze anders moeten worden vormgegeven dan in de andere kernen. Wevelgem en



zeker Gullegem vormen knooppunten in een ruimer stedelijk netwerk, waar bewoners zich zullen oriënteren op een bredere keuze aan centra en knooppunten.

Via een uitgewerkte visie op participatie en betrokkenheid op maat van het dorp en de doelgroepen.

Moorsele, en bij uitbreiding Wevelgem, heeft nog een sterk middenveld en verenigingsleven. Deze actoren worden graag betrokken bij beleidsvorming, en lijken ook op goede voet te staan met lokale beleidsmakers. Dit biedt kansen om een sterk gedragen beleid te maken, dat bovendien rekening houdt met specifieke lokale noden en kenmerken. Door participatie zo te organiseren dat doelgroepen en verenigingen niet tijdens een kortstondig moment op het einde van het planproces, maar tijdens het hele ontwerptraject betrokken worden, kan de knowhow van deze groepen worden gebruikt om tot een beter plan te komen. Door deze groepen onderling een gestructureerd debat te laten voeren over concrete projecten, zullen individuen een meer genuanceerde visie vormen over projecten en zal het project sterker gedragen worden door de bevolking. En door participatie doelgroepspecifiek te organiseren, kan een breder publiek worden betrokken dan bij traditionele participatie- of infomomenten het geval is.



OOSTROZEBEKE (4 WORKSHOPS)

Probleemstelling

De gemeente staat voor de heraanleg en verdichting van de zone met bejaardenwoningen ten zuiden van het Woonzorgcentrum (WZC), evenals de ontwikkeling van een zone voor gemeenschapsvoorzieningen met concrete bestemming in de sociale sfeer. Deze laatstgenoemde zone (hieronder in het lichtblauw) ligt ten oosten van het WZC en zal aansluiten bij de aanwezige voorzieningen van dit WZC (zoals een moestuin voor de bewoners). Het OCMW laat een behoeften- en haalbaarheidsonderzoek wat betreft deze zone uitvoeren om na te gaan wat er de behoefte is bij een verdere uitbouw van de thuiszorg. Eveneens wil men een zone agrarisch gebied op de Olieberg een woonbestemming geven. Door de huidige regelgeving zal deze woonontwikkeling verplicht voor 100% uit sociale woningbouw bestaan.

De bredere plancontext bestaat uit eengezinswoningen met een gemengde populatie en een recente verkaveling die vooral bewoond is door jonge gezinnen. Binnen het project "Omgeving op Mensenmaat" wenst de gemeente advies te ontvangen rond de ontwikkeling van de openbare ruimte gezien de huidige en toekomstige gebruikers ervan uit verschillende sociale groepen afkomstig zijn en dus verschillende noden zullen hebben wat betreft de ruimtelijke kwaliteit en realisatie. De gemeente wil m.a.w. ondersteund worden in het ontwikkelen van een visie op de sociale kernelementen van de toekomstige ontwikkeling.

Context

Oostrozebeke is een kleine, sterk geïndustrialiseerde gemeente in zuid-oost West-Vlaanderen. Oostrozebeke heeft twee kernen, Oostrozebeke en Ginste, die nagenoeg met elkaar vergroeid zijn. De oorspronkelijk compacte kern van Oostrozebeke is in de late 19^e eeuw naar het zuiden uitgedijld in de richting van het voormalige station van Oostrozebeke en (onder invloed van de vlasindustrie) langsheen de Mandel; ook in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw groeide het dorp sterk lineair in oost-west richting langsheen de N357 en de Dentergemse Straat-Kalbergstraat, parallel met de Mandelvallei, die ontwikkeling in noordelijke richting heeft afgeremd. De N357, die daardoor het dorp doorsnijdt, is een



Figuur 25 Het RUP Olieberg

belangrijke doorgangsweg, die bovendien de industriegebieden ten oosten en ten westen van het dorp met elkaar verbindt. Pas recent vormde de N382 langsheen het kanaal Roeselare-Leie een alternatieve doorgangsroutte die de dorpskern vermijdt.

Openbare voorzieningen (scholen, sportcentrum, kinderopvang, gemeentebestuur, cultureel centrum), zowel als winkels zijn sterk geconcentreerd in de oorspronkelijke dorpskern; de wijken rondom zijn meer residentieel georiënteerd. De wijk Kalberg is ontstaan uit een middeleeuws gehucht rond de Kalberg-molen en kent een sterke groei in de late 19^e- begin 20^{ste} eeuw door de groei van de vlasindustrie langsheen de Mandel. Ook op de Olieberg (een uitloper van de Kalberg) vestigden zich toen heel wat vlasarbeiders in zijstraten van de Kalbergstraat.

Primaire analyse en trajectvoorstel

Een diverse, leeftijdsvriendelijke nieuwe woonwijk

Bij de eerste sessie werd de site Olieberg bezocht en werden de plannen van de gemeente voorgesteld. Samenleven in diversiteit, en levenslang wonen staan centraal als sociale doelen in de (stapsgewijze) ontwikkeling van de site.

De Olieberg naar binnen keren...

De huidige site Olieberg is naar buiten georiënteerd. Vanuit Kalbergstraat, Veldstraat en Rozenbergstraat gaan insteekstraten het gebied in, maar deze zijn niet met elkaar verbonden. De ontsluiting gebeurt langs de omliggende wegen. De binnenkant van het gebied is nog steeds landbouwgrond, en er heerst geen wijkgevoel. De verschillende straten hebben bovendien een eigen karakter; de insteekstraten aan de Kalbergstraat hebben een erg volks profiel en bestaan vooral uit oudere woningen; aan de Rozenbergstraat bepalen RVT en seniorenwoningen het karakter, en aan de Veldstraat zijn er een aantal kleinere, nieuwe verkavelingen van grotere woningen met gezinnen met kinderen. Wil men een wijkgevoel creëren en de sociale samenhang stimuleren, zal men mensen sterker op het binnengebied moeten richten; dit moet een levendig en aantrekkelijk hart vormen voor de wijk, waar diverse groepen een plek kunnen vinden. De gebruikskwaliteit van de publieke ruimte zal daarbij centraal staan. Op dit moment zijn de voetpaden doorheen het gebied (ondermeer naar de Mariakapel) moeilijk begaanbaar en smal, en nodigen ze niet uit tot langdurig gebruik.

...en aansluiten bij de kern



Stappen

 Gezamenlijke analyse van de huidige problematiek op 3 schaalniveaus

Dataverzameling met bewoners

 De gezamenlijke analyse van de huidige problematiek

 De schaal van de gemeente & regio.

119

De ontsluiting van de voorzieningen voor de bevolking en bezoekers wordt bepaald door de (lineaire) ruimtelijke structuur van het dorp zelf. De voorzieningen liggen geconcentreerd in het dorpscentrum, rond de Mandelmeersen en aan de N357. De bereikbaarheid vanuit de site Olieberg is beperkt. Het pas opengestelde fietspad langs de Mandelvallei vormt een mogelijke, maar op dit moment nog niet vanuit Olieberg ontsloten piste om de Mandelmeersen bereikbaar te maken; voor de winkels en andere voorzieningen aan de N357 is dit fietspad echter niet de beste ontsluitingsroute. Een bestaande fietsroute die de relatief drukke Rozenbergstraat en Kalbergstraat vermijdt is moeilijk ontsloten en kronkelt doorheen nieuwe verkavelingen; de verschillende insteekstraten op de site zijn hier echter niet goed op aangesloten en er is geen duidelijke, veilige oversteekplaats aan de Rozenbergstraat. Het is een uitdaging om gebruikersgroepen en de voor hen bestemde voorzieningen goed met elkaar te verbinden via de site Olieberg, en verplaatsingen te bundelen om ontmoeting mogelijk te maken.

Hierin is er de verplichting om 100% sociaal te ontwikkelen, en de behoeften van het WZC zijn bepalend voor de ontwikkeling. Binnen de site staat levenslang wonen, en samenleven in diversiteit voorop. Terwijl de verdere uitbreiding van het WZC al wordt bestudeerd (de behoeftestudie werd voorgesteld), zijn de sociale woningbouwmaatschappijen in de regio niet geïnteresseerd om de site snel te ontwikkelen, waardoor het verhoopte woonprogramma wellicht niet snel zal worden gerealiseerd. De vraag stelt zich dan of de binnenruimte van de Olieberg toch reeds een sociale functie kan krijgen om de verschillende delen van de wijk al met elkaar te verbinden.

De demografische cijfers tonen dat er in Oostrozebeke veel senioren zijn en dat er toekomstige kinderen zijn (jonge gezinnen). Het OCMW heeft een behoeftestudie gemaakt voor de uitbreiding van het WZC, en stelt vast dat er nood is aan een dag-verzorgingscentrum bij het WZC, assistentiewoningen, en een afgesloten tuin voor demente patiënten. Er is ook aandacht voor de bezoekers, men zou een speelruimte



willen inrichten voor kinderen van bezoekers.

Er is echter op dit moment geen duidelijk zicht op de herkomst van de klanten van de winkeliers (en dus is het moeilijk om de impact van de N382 op de winkels in te schatten). Het verkeerscirculatieplan dateert van 10 jaar geleden en er is behoefte naar informatie over het gebruikte speelweefsel in het dorp. Vanuit KULeuven werd er, op vraag van de gemeente, informatie verstrekt over co-housingprojecten. Om een beter zicht te krijgen op het ruimtegebruik door verschillende leeftijdscategorieën werd er nagedacht over methoden om extra data te verzamelen (zie 3).

Dataverzameling met bewoners

Participatie is vaak een heikel punt voor gemeentebesturen, omdat daarbij soms verwachtingen worden gewekt bij bewoners die niet kunnen worden ingevuld. Desondanks hebben bewoners vaak toegang tot informatie (bv. over hun ruimtegebruik) die relevant kan zijn om beleidskeuzes te ondersteunen in het belang van deze bewoners, en hebben bewoners vaak competenties om beleid te ondersteunen. Participatie is echter niet de enige methode om deze informatie te verzamelen. Door bewoners te betrekken bij onderzoek, kunnen bewoners niet alleen nauwer betrokken worden bij beleid, maar kunnen ook data worden verzameld die voor bestuurders anders niet toegankelijk is. In Oostrozebeke kozen we ervoor, in overleg met de gemeente, om twee onderzoeksacties op te zetten: één naar het ruimtegebruik en de ruimtebeleving van senioren, een ander naar het speelweefsel voor kinderen. Omdat deze beide erg verschillende doelgroepen zijn, werd gekozen om verschillende onderzoeksmethoden te gebruiken.

Citizen science met senioren.

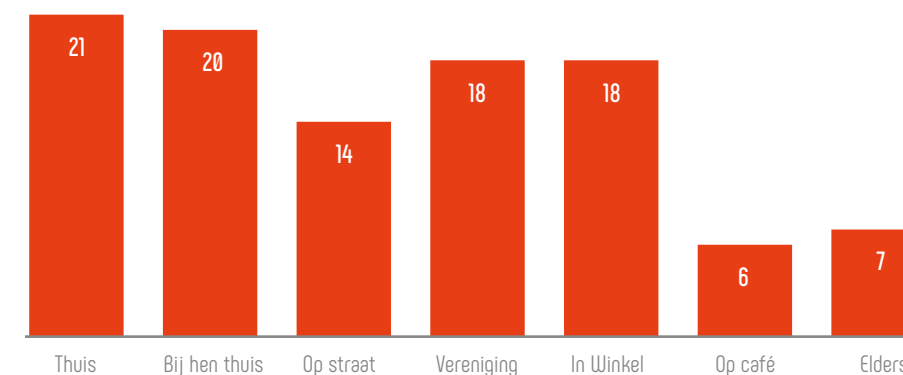
In samenwerking met de seniorenraad werden andere senioren uit de omgeving Olieberg bevroegd. In navolging van Tine Buffel (2015) werd een methodiek ontwikkeld waarbij leden van de seniorenraad als vrijwillige medeonderzoekers werden ingezet. Tijdens een info- en oefensessie werden vrijwilligers van de senioren opgeleid tot onderzoekers, waarna ze andere senioren thuis gingen bevragen met een gesloten vragenlijst. Een medewerker van de gemeente werd opgeleid om de data te verzamelen en te analyseren. Op het einde van de dag wordt samen met de vrijwilligers een



overzicht gemaakt van de belangrijkste bevindingen uit hun interviews, en worden hieruit gezamenlijk conclusies getrokken. Deze worden samengevat op een kaart en een overzichtelijk schema.

Daaruit blijkt dat senioren erg tevreden zijn over hun woning en woonomgeving. Men apprecieert erg het rustige en landelijke karakter van het dorp en de wijk, het contact met de burens en het sociale leven. Er blijkt echter een grote behoefte aan serviceflats of assistentiewoningen in het dorp, deze zijn er momenteel niet; ook het ontbreken van een dagcentrum voor senioren wordt aangekaart. Verder is er een grote tevredenheid over de aanwezigheid en bereikbaarheid (met de auto) van voorzieningen. Door de grote centrale parking zijn de belangrijkste voorzieningen voor senioren gemakkelijk met de auto toegankelijk. Het verenigingsleven (o.m. OKRA) is erg levendig en zorgt bovendien voor aanvullende voorzieningen en activiteiten. Uit het onderzoek blijkt ook dat het verenigingsleven en het winkelapparaat een belangrijke ontmoetingsfunctie hebben, naast bezoekjes bij mensen thuis.

Onmoetingsplaatsen senioren

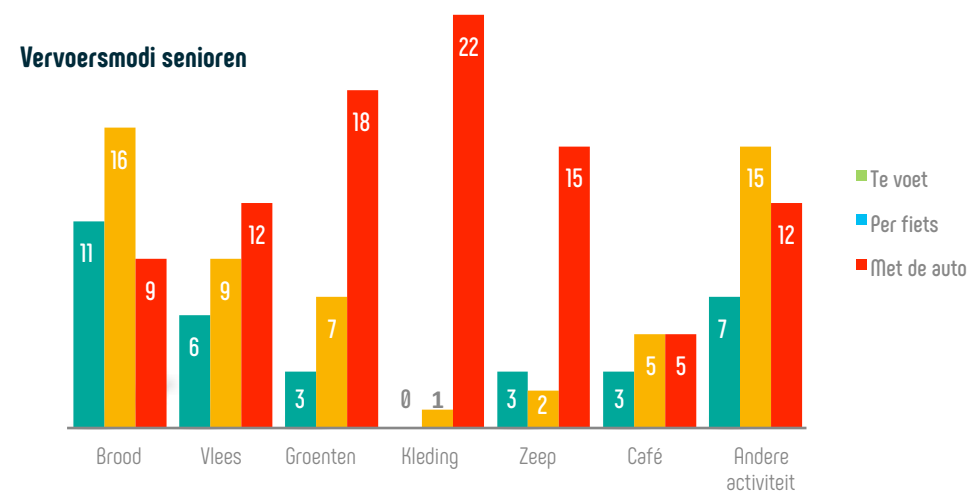


Figuur 26 De verschillende ontmoetingsplaatsen van senioren

Vanuit deze vaststelling stelden de leden van OKRA wel hun eigen werking in vraag: voor nieuwkomers is de werking vaak enigszins gesloten, en men vindt het belangrijk om de instroom van nieuwe leden te faciliteren.

Knelpunten die worden aangehaald zijn het verdwijnen van lokale winkels (vaak

buurtwinkels), die belangrijk blijken voor het sociale contact, zeker van senioren, de opkomst van appartementen en zwervvuil. Maar het grootste probleem blijkt voor senioren de verkeerssituatie. Oversteekplaatsen aan de N357 zijn vaak gevaarlijk, maar ook rondom de site Olieberg wordt opgemerkt dat het vooral voor zwakke weggebruikers geen veilige situatie is. Voor rolstoel- of rollatorgebruikers en mensen die slecht ter been zijn is de site zelf, en de omliggende straten (vooral de Kalbergstraat) erg oncomfortabel. Voet- en fietspaden liggen scheef of zijn soms onderbroken, en dwingen zwakke weggebruikers daarom op de rijbaan. Ook het parkeren (bv. in de Kalbergstraat) wordt als gevaarlijk beschouwd voor wie uit een van de zijstraten de rijbaan op moet. Uit het onderzoek naar het gebruik van vervoersmodi blijkt dat vooral voor lokale boodschappen de bevraagde senioren vaak te voet of met de fiets gaan, en zich dus regelmatig kwetsbare situaties ervaren.



Figuur 27 De vervoersmodi van senioren



Het spel Speelruimtebezoedelaars met de kinderen

Met de jeugdconsulent van de gemeente werd beslist om ook informatie te verzamelen over het speelruimtetweefsel voor kinderen. Daartoe werd in samenwerking met Bram Kelchtermans (<http://www.mooss.org/>) een spel ontwikkeld om hun speelplaatsen, de trajecten ernaar toe en de gevaren op deze trajecten te achterhalen. Omdat het ruimtegebruik vaak erg gestuurd wordt door de beperkingen die ouders

hen opleggen, proberen we ook de plaatsen waar ze niet mogen komen te ontdekken. 12 kinderen tussen 8 en 12 jaar deden actief mee aan het spel bij kinderopvang de Wiemkes. Zo werd op een uur tijd heel wat informatie verzameld. Daaruit blijkt dat spelen zonder begeleiding van ouders vooral gebeurt vlakbij huis, op straat of op nabijgelegen akkers of weilanden. De aanwezige kinderen gingen niet naar speciaal daarvoor aangelegde speeltuintjes, tenzij onder begeleiding (bv. naar het gemeentepark 'De Groene Long' met de KSA). De N357 is voor kinderen, meer nog dan voor ouders, een gevaarlijke plek die een barrière vormt voor hun ruimtegebruik. Mede door de verkeersonveiligheid, worden de meeste kinderen naar school en naschoolse activiteiten met de auto gebracht, en gaan ze niet zelf te voet of met de fiets naar deze bestemmingen.



Figuur 28 Waar spelen we graag en wat doen we er?

Foto: Dieter Jehs



Advies

De site Olieberg heeft veel potentieel voor levenslang wonen. Er zijn veel voorzieningen op wandel- en fietsafstand, er is een goede mix aan woningen (van kleinere starterswoningen over grotere gezinswoningen tot een diversiteit aan woonvormen georganiseerd of gepland door het WZC). De verbinding met het dorpscentrum blijkt echter zowel uit onze eerste analyse als uit het onderzoek problematisch voor zwakke weggebruikers, en ook het trage wegennetwerk op de site is slecht onderhouden en ontsloot de site niet voldoende. Het doorgaande verkeer door de kern en het drukke autogebruik voor woonwerk en woon-school verkeer van lokale bewoners beperken de leefbaarheid voor trage weggebruikers, in het bijzonder jongeren en ouderen. Tegelijk is een volledige ontwikkeling van de site niet voor morgen, gezien de beperkte interesse van sociale woningbouwmaatschappijen om er te bouwen.

Betere ontsluiting...

De gemeente is zich bewust van de noodzaak om de toegankelijkheid voor zwakke weggebruikers van de gemeente te verbeteren. De ontwikkeling van een regionaal fietspad in de Mandelvallei, waarop de verschillende woonwijken later kunnen aansluiten, getuigt daarvan. Echter, ook het kleinschalig weefsel binnen de kern, dat woonwijken met de (ook voor sociale cohesie belangrijke) winkelas en het voorzieningenapparaat verbindt, verdienen aandacht. De groene lus rond de kern is een mooie start, en zou moeten worden aangevuld met bewust fiets- en voetgangersvriendelijker maken van radiale ontsluitingen. Er is aandacht voor fiets- en voetgangersdoorsteken, maar deze assen zijn te moeilijk herkenbaar en kronkelen teveel om echt een alternatief te bieden. Selectief straten (vb. Kerkstraat-Kalbergstraat of Lindestraat-Veldstraat) omvormen tot fietsstraten zou een oplossing kunnen bieden voor dit probleem. Op die manier kunnen ook wijken buiten de kern, zoals Olieberg, toegankelijkheid van voorzieningen (en ontmoetingsmogelijkheden) voor iedereen garanderen.

En tijdelijke invulling...

De volledige ontwikkeling van de Oliebergsite zal wellicht nog enkele decennia duren. Niets houdt de gemeente echter tegen om (delen) reeds nu, met beperkte middelen en al dan niet tijdelijk, in te richten. Het reeds bestaande trage wegennetwerk zou kunnen worden verbeterd (voldoende breed, met een uniform en comfortabel wegdek), aangevuld, en verbonden met trage wegenverbindingen buiten de site (Mandelvallei, Kriekestraat,...).



De groene binnenruimte kan zonder veel aanpassing een belangrijke recreatieve troef zijn, zowel voor senioren (die binnen de site een veilige en comfortabele wandelroute zouden kunnen gebruiken) als voor kinderen (die in deze veilige groene binnenruimte speelruimte zouden kunnen veroveren die op de (vaak drukke) omliggende straten moeilijker te vinden is). Ook voor tijdelijke evenementen (vb. een herleefde Kalbergkermis, een zomerse pop-up herberg,...) zou deze groene binnenruimte kunnen worden gebruikt.

... kunnen nu de woonkwaliteit voor diverse leeftijdsgroepen al sterk verhogen

Verkeersonveilige omgevingen kunnen de leefkwaliteit van bewoners sterk aantasten. Kinderen kunnen niet meer buiten spelen, ouderen bewegen niet meer voldoende,...Bij een uitbreiding van het WZC en belendende functies, en bij de vastgestelde verjonging van de bevolking in de wijk Kalberg, zal de vraag naar kwalitatieve buitenruimte toenemen. De nu nog grotendeels moeilijk toegankelijke site Olieberg kan daarbij een troef zijn. De site kan een ontbrekende schakel invullen in het trage wegennetwerk vanuit de buitenwijken naar het centrum, en zo de site verbinden met de rest van het dorp. Er kan (informele) speelruimte ontstaan, ouderen kunnen er een wandelroute ontdekken, en de site kan fungeren als een ontmoetingsplek voor mensen uit de (nu nog sterk verschillende) wijken rondom. Op die manier kunnen mensen worden voorbereid op het feit dat de wijk in de toekomst een geheel zal gaan vormen en zich reeds nu de mogelijkheden van de publieke ruimte in deze toekomstige wijk eigen maken. Dit zal de sociale contacten over leeftijdsgrenzen heen bevorderen, en zo ook de sociale cohesie in de wijk. En zeker voor ouderen en kinderen is deze sociale cohesie en sociale controle een belangrijke factor om een plek leefbaar te maken.



ZWEVEZELE (5 WORKSHOPS)

Probleemstelling

De concrete aanleiding voor dit begeleidingstraject vertrok vanuit de wens om een woonzorgzone uit te bouwen rond het private woonzorgcentrum Maria Ter Ruste in de Pastorisstraat. Maria Ter Ruste ligt dichtbij het dorpscentrum. In de directe omgeving zijn er niet alleen veel private en sociale woningen met een hoog aandeel oudere bewoners, er zijn ook aanleunwoningen en de mogelijkheid tot extra sociale woningbouw. De centrale functie van het woonzorgcentrum voor deze bewoners, eventueel in combinatie met het mobiele dienstencentrum biedt de kans om aan een bredere groep ouderen woonondersteuning te bieden.

Het dorpscentrum heeft bovendien een naar leeftijdscategorieën en generaties diverse bevolking, met ook jongeren en vitale ouderen die een bijdrage aan zorg kunnen leveren (vermaatschappelijking zorg), en een diversiteit aan diensten binnen bereik (om. ook de culturele cluster rond cultureel centrum 'de Wissel', bibliotheek). Om de leeftijdsvriendelijkheid van de kern te garanderen en levenslang wonen mogelijk te maken moet de bereikbaarheid en toegankelijkheid van deze verschillende voorzieningen echter wel worden verbeterd. Daarom besteedt de nota bij de kandidaatsstelling ook aandacht tot verkeersveiligheid en de mogelijkheid tot ontmoeten in de woonzorgzone. Het kandidaatsdossier geeft een duidelijk visie op de sociale functie van het openbaar domein aan. "Het openbaar domein is meer dan een verzameling woningen en voorzieningen, dienstverleners,... We wensen het openbaar domein een hogere belevingswaarde te geven, zodat het een verblijfplaats en een plaats voor ontmoeting wordt, en het een cruciale rol kan spelen als verbinding tussen de verschillende initiatieven en inwoners." (nota kandidatuur Wingene p. 4).

Context

Zwevezele is een dorp uit de gemeente Wingene. Het dorp heeft een oude kern met een stervormig stratenpatroon, waarrond zich naar het westen, maar vooral naar het oosten toe relatief recente verkavelingen hebben ontwikkeld. In het oosten is Zwevezele zo vergroeid met het gehucht Hille waar zich ook een relatief groot bedrijvenpark bevindt. Het dorp werd doorkruist door een trambaan; nadat deze werd opgeheven is ze

heraangelegd tot invalsweg, maar de openbaar vervoersfunctie is blijven bestaan met een busstelplaats.

De kern van Zwevezele kent een diversiteit aan bewoners en functies, de randverkavelingen zijn homogener (vooral residentieel, met een oververtegenwoordiging van gezinnen met kinderen). De meeste voorzieningen (cultureel, scholen, winkels, sport) bevinden zich in de kern.

Primaire analyse en trajectvoorstel

Bij de eerste sessie kwamen de partners rond de tafel met bijkomende analyses op de proppen. Na een lezing over de rol van de openbare ruimte voor ontmoeten (in diversiteit) werd ook de bouw van een nieuwe school en een sociale woningbouwproject (SHM Vivendo) in de discussie betrokken; evenals de toegankelijkheid van het dorpspark, het sportpark, en andere voorzieningen via het (nog redelijk uitgebreide, maar minder goed onderhouden) netwerk van trage wegen (kerkpaden en veldwegen).

Een toegankelijk netwerk aan trage wegen...

Zo verschoof de discussie van een specifieke focus op ouderen naar een bredere kijk op het functioneren van de openbare ruimte, vooral met betrekking tot de doorwaadbaarheid voor zwakkere weggebruikers (voetgangers en fietsers), de bereikbaarheid van belangrijke diensten en voorzieningen en ontmoetingsmogelijkheden. De doorgaansfunctie van een aantal invalswegen in het dorp bedreigen deze toegankelijkheid. Het trage wegen-netwerk is voldoende gescheiden van de drukke invalswegen om een veilig alternatief te bieden; de padeninfrastructuur is echter niet overal in even goede staat, telt nog enkele missing links en de kruisingen met de drukke invalswegen zijn gevaarlijk.

...voor een grotere sociale cohesie...

De vraag stelt zich ook of al deze paden even belangrijk zijn voor de trage weggebruikers. Sommige paden zijn duidelijk van groot belang voor de ontsluiting van belangrijke voorzieningen in de dorpskern. Deze voorzieningen, en de trage wegen die ze verbinden, hebben een belangrijke sociale functie in het dorp. Ze bieden gelegenheid tot ontmoeten binnen eenzelfde groep (verenigingsleven bv.), maar ook over groepen heen (de openbare ruimte waar paden van verschillende gebruikers elkaar kruisen). Het ruime aanbod aan ontmoetingsmogelijkheden in de kern bevordert de sociale cohesie in het dorp.

De twee dorpspleinen (het Marktplain en het pleintje aan de Tramstraat (voormalige wissel) maken hun sociale potentieel echter niet volledige waar. De doorgaanswegen doorkruisen het Marktplain en maken dit op drukke momenten, ondanks de heraanleg, tot een plek die niet voldoende rust en comfort biedt voor sociale contacten; het plein aan de Tramstraat is in de eerste plaats als parking ingericht en zet slechts bij evenementen (markt, kermis,...) aan tot ontmoeting.





... en een leeftijdsvriendelijker dorp

Wingene is een gemeente die weliswaar vergrijst, maar niet ontgroent. Jongeren en ouderen zijn de grootste bevolkingsgroepen en beide groepen zijn, in een autogedomineerde samenleving, vervoers-kwetsbare groepen. Door gezinsdifferentiatie telt de gemeente bovendien ook steeds meer andere vervoersarme of vervoers-kwetsbare groepen (bv. alleenstaande ouders). Ze zijn aangewezen op openbaar of niet-gemotoriseerd vervoer. Een leefbaar dorp voor deze groepen is dan ook sterk afhankelijk van een fiets- en voetgangersvriendelijke openbare ruimte, en van nabijheid en bereikbaarheid van diensten en voorzieningen.


Ook sociale cohesie is van belang voor een leeftijdsvriendelijk dorp. In een dorp met een sterk sociaal weefsel kunnen ouderen, kinderen en jongeren op steun rekenen van burens, familie en vrienden; en zorgen vrijwilligers of het verenigingsleven voor voorzieningen en activiteiten die door markt of overheid niet voldoende worden aangeboden.

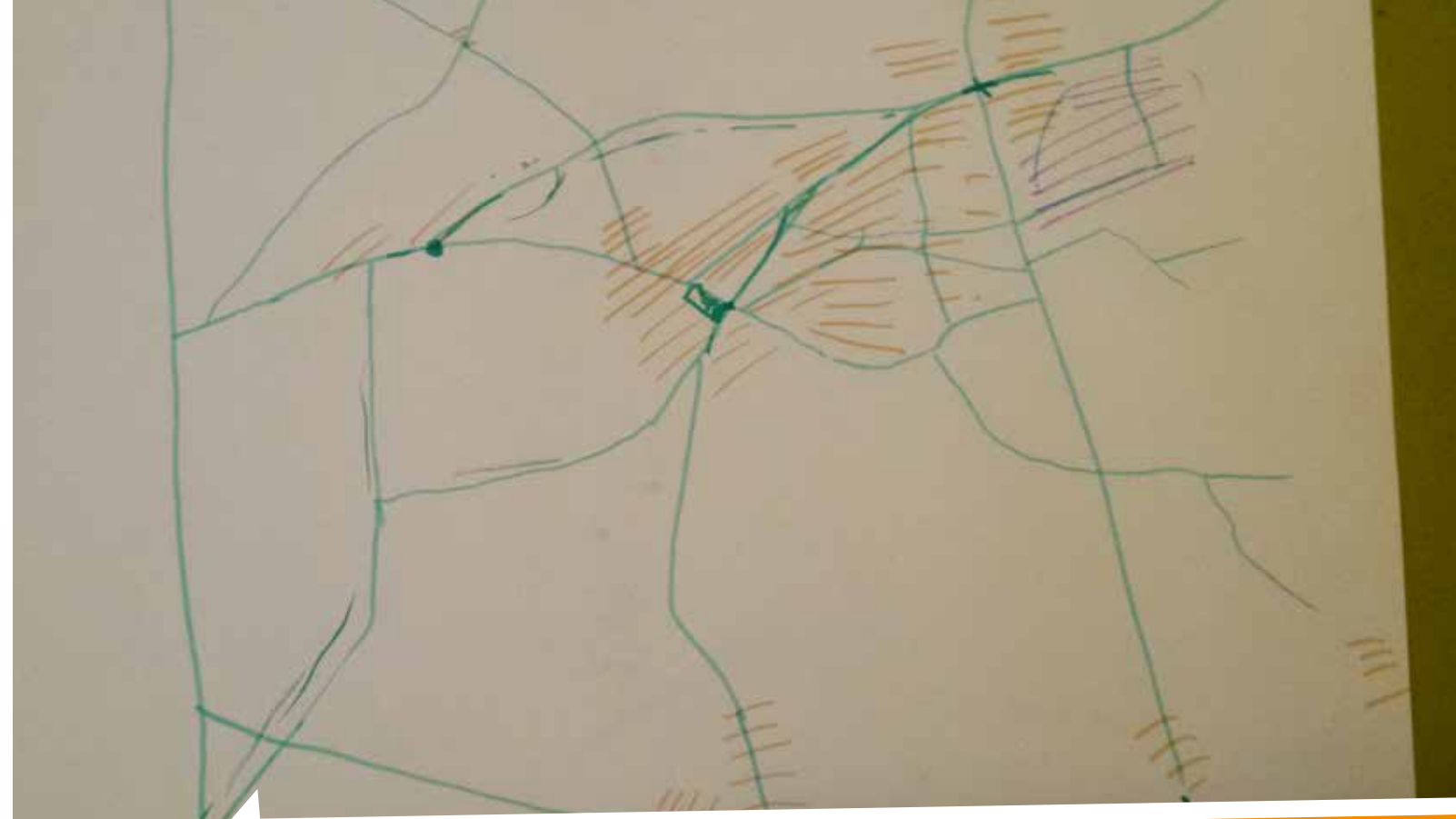
Stappen

In overleg met de deelnemers werden volgende stappen vastgelegd:

-  Gezamenlijke analyse van de huidige problematiek op 3 schaalniveaus
-  Bespreking en feedback van 3 aan elkaar gekoppelde deelprojecten met eigen timing en logica
-  Dataverzameling met vrijwilligers
-  Oprichting van 5 werkgroepen

Verloop traject

-  De gezamenlijke analyse van de huidige problematiek gebeurde vooral in de eerste twee workshops. In de tweede workshop bestudeerden we de relatie tussen de problemen op verschillende schaalniveaus (kern, dorp, gemeente/regio).



Figuur 29 Analyse op schaal van de gemeente & regio

De schaal van de gemeente & regio.

Dit niveau beïnvloedt het sociale leven in de dorpskern omdat het in sterke mate de problematiek van het doorgaand (zeker zwaar) verkeer over de N370 bepaalt door de ligging van het industriegebied in Hille in het noordoosten enerzijds, en de oprit van de autostrade (E403, tussen Brugge en Kortrijk) in het zuidwesten anderzijds. Het ontbreken van een omleidingsweg stuurt veel zwaar verkeer dwars door het dorp wat vooral de Bruggestraat, de Tramstraat en het Marktplain zwaar belast. Het maakt er barrières van voor trage weggebruikers en vermindert de mogelijkheden voor secundair gebruik gericht op ontspanning en ontmoeting, ofschoon belangrijke voorzieningen aan deze plekken zijn gelegen.

De schaal van het dorp

Op deze schaal wordt de ontsluiting van de voorzieningen voor de bevolking en bezoekers bepaald. De voorzieningen liggen verspreid over het dorpscentrum; de verschillende leeftijdsgroepen wonen ongelijk verspreid in de verschillende wijken. Gezinnen met kinderen wonen vooral in de nieuwe verkavelingen met vrijstaande relatief grote



Figuur 30 Analyse op schaal van het dorp

woningen, in het centrum zijn er meer oudere en kleinere, ook sociale woningen en wonen er meer ouderen. Het is een uitdaging om gebruikersgroepen en de voor hen bestemde voorzieningen goed met elkaar te verbinden, en verplaatsingen te bundelen om ontmoeting mogelijk te maken.

De schaal van de dorpskern

Op deze schaal kan een netwerk van voorzieningen worden uitgebouwd die complementair met elkaar functioneren. Aanvullend gebruik van dezelfde parkeer- en ontmoetingsinfrastructuur kan worden gestimuleerd. Voor de ontsluiting van deze voorzieningen op niveau van de kern is het goed functioneren van het bestaande (en uit te bouwen) tragewegennetwerk van kerkpaden erg belangrijk voor zwakke weggebruikers.

Over elk van deze kwesties werden gegevens verzameld.

Opsplitsing in 3 projecten.

Op het einde van sessie 2 maakten we een selectie en verdere afbakening van vragen waarop we dieper zullen ingaan. De conclusie van deze oefening was dat we ons gaan focussen op het dorpskernniveau, en met name op de projecten (school/WZC) die er momenteel voorliggen. Daarmee vermijden we deels de heikele kwestie van het drukke doorgaande verkeer op de N370, waar het gemeentelijke niveau weinig impact op heeft. We zullen weliswaar beide projecten bekijken als ingebed in het grotere geheel, maar dit grotere geheel wordt vooral als context meegenomen.

De as Pastorijstraat is een cruciale as die de twee sites verbindt, en tegelijk ook ontsluit naar de rest van het dorp; kerkpaden kruisen de Pastorijstraat en zorgen voor nog fijnere verweving. Daarom is het belangrijk om bij dit ontwerp ook het medegebruik voor bv. verplaatsingen naar winkels of De Wissel in rekening te brengen.

We besloten dat er 3 scenario's moeten worden ontwikkeld, met elk een verschillende schaal en tijdsplanning: voor de schoolsite, voor de verkeersafwikkeling van de Pastorijstraat en kruisingen, en voor de WZCsite Vivendo tot aan het pleintje van de Tramstraat. Voor elk van deze sites werden andere acties en een andere timing vastgelegd, maar de ontwikkeling van elk van deze sites zal wel bijdragen tot het gehele proces van dorpskernvernieuwing:



Figuur 31 Analyse op schaal van de dorpskern



🔥 WZC-site Vivendo - Pleintje Tramstraat: dit project staat het verst en er liggen al concrete ontwerpen klaar voor uitvoering. De visie op de detailuitvoering van de onmiddellijke omgeving is ook gestart. Voor dit project werd dan ook, in de volgende sessies, meermaals collectief feedback gegeven over het detailontwerp. Over de parking Tramstraat, welke op dit moment niet in een projectfase zit, ontspan zich een oplossingsgerichte discussie over de vele functies die het plein verenigt. De wekelijkse markt gaat er door, het is de aankomst van een jaarlijkse koers, het is een op- en af laadzone voor de school, in de toekomst waarschijnlijk een parkeerplaats voor het publieke dorpsrestaurant in het WZC, ... De toekomst van dit plein wordt gedefinieerd als de toekomst van het dorp, en het besluit is dat de heraanleg van dit plein goed moet worden voorbereid en niet ad hoc mag gebeuren.

🔥 Pastorijsstraat en kruisingen: scenario's werden opgemaakt door de (vrijwillige) verkeersspecialist van de gemeente, die besproken werden in sessie 3. Uit de verschillende scenario's werd door de aanwezigen de conclusie getrokken dat eenrichtingsverkeer in de Pastorijsstraat gunstig zou zijn. Nadat één van de scenario's verder in detail werd uitgewerkt (o.m. met een Kiss & Ride scenario aan de schoolpoort), werd deze piste echter herroepen door de gemeentesecretaris.

Figuur 31 Analyse op schaal van de dorpskernDe schoolsite: hier moet het detailontwerp nog starten en zijn er nog meer parameters onzeker. Het aansluitende sociale woningbouwproject op de oude schoolsite is wel al in een verdere fase. Specifieke detailopmerkingen werden door de groep meegegeven voor de ontwerpers.

🔥 Dataverzameling met vrijwilligers

Met 13 vrijwilligers werden verkeerstellingen gehouden, met het oog op het verzamelen van tijdstipspecifieke data over trage weggebruikers. De verkeerstellingen gingen door op dinsdag na school (16:00), en op woensdag voor (8:35) en na school (11:20). Het doel van de verkeerstelling was te achterhalen wat het aandeel van de verschillende vervoersmodi is rond deze piekschooluren, welke trajecten er genomen worden naar en van de scholen, en waar de knelpunten ervan zijn, voornamelijk bij het kruisen van de trajecten van de verschillende vervoersmodi. De [Resultaten van de verkeerstelling](#) legden de problematiek aan de Pastorijsstraat duidelijk bloot. De Pastorijsstraat is tijdens de schoolspitsuren even druk als de doorgaande as Tramstraat, maar wordt



meer gebruikt door fietsers. En de gebruikte trage wegen kruisen de Tramstraat en Pastorijsstraat nooit direct maar dwingen voetgangers en fietsers om telkens een stukje de rijbaan te volgen aler ze kunnen dwarsen. De doorsteek langs het WZC wordt bijzonder druk gebruikt.

🔥 Oprichting van werkgroepen.

In de laatste vergadering werd gekozen om 5 kleinere werkgroepen op te stellen rond de verschillende besproken projecten. Voor elk van de projecten werd ook een verantwoordelijke aangesteld om de werkgroep te trekken en aan te sturen:

🔥 Doorsteek van Vivendo - school, samen met Plantec (studiebureau).

🔥 Parking WZC uitstroom.

🔥 Pastorijsstraat: Kiss & Ride kleuterschool in relatie tot het (sporadisch) gebruik parking WZC

🔥 Pastorijsstraat: verkeersafhandeling: (1-)richting(en) en fietsstraat

🔥 Parking/plein van de Tramstraat

Advies

De dorpskern van Zwevezele heeft veel potentieel voor levenslang wonen. Er zijn veel voorzieningen op wandel- en fietsafstand, en er is een goed, maar nog enigszins onvolledig en niet overal even goed onderhouden netwerk van trage weken. Het doorgaand verkeer door de kern en het drukke autogebruik voor woon-werk en woon-school verkeer van lokale bewoners beperken echter de toegankelijkheid voor trage weggebruikers, in het bijzonder de jongere en oudere weggebruikers.

Beleidsnetwerken ontwikkelen...

Om dit potentieel verder te ontwikkelen kan de lokale overheid de kracht van het dorp sterker aanspreken. De sessies voor 'Omgeving op Mensenmaat' toonden aan dat projectmatig overleg met betrokken partners, ook buiten de eigen administratie (bv. Vivendo, WZC,...) een kracht kan vormen voor de versterking van het dorp. Partners kennen elkaar en er is aangetoond dat ze goed en creatief met elkaar kunnen overleggen. Ook vrijwillige burgers werken graag mee aan de leefbaarheid van de gemeente. Zoals het citizen science project, en de vrijwillige medewerking van een gepensioneerd verkeersdeskundige aantonen, kan de gemeente hiermee haar bestuurskracht versterken.

... voor een leeftijdsvriendelijk dorp...

Zwevezele vergrijsst en vergroent tegelijkertijd. Daarom zet het gemeentebestuur in op een leeftijdsvriendelijke kern, en wil men van de zone rond het WZC een woonzorgzone maken. Levenslang wonen en leeftijdsvriendelijkheid behelzen echter meer dan het concentreren en openstellen van zorgfuncties. Er kan sterker gebruik worden gemaakt van de informele en formele sociale netwerken in het dorp om een (nog) meer veerkrachtige gemeenschap uit te bouwen. Vrijwilligers van verschillende leeftijden kunnen met elkaar in contact worden gebracht om elkaar, en het beleid te steunen. Het engageren van burgers neemt niet enkel de gemeente werk uit handen; het versterkt de sociale relaties binnen en tussen generaties heen en stimuleert de levenslust van individuen; het biedt mensen eigenwaarde en het gevoel van belangrijk te zijn voor anderen. Het beleid kan dit vrijwillig engagement ondersteunen door infrastructuur en stimulansen te bieden.

... via een beter dorpsnetwerk van trage wegen

Cruciaal voor het leeftijdsvriendelijk maken van het dorp is ook de uitbouw van het vervoersnetwerk voor trage weggebruikers. Dit netwerk garandeert een goede bereikbaarheid van alle voorzieningen in het dorp en vormt op zichzelf een belangrijke informele ontmoetingsruimte. Pleinen en fiets- en voetpaden zijn de buiteninfrastructuur waar burens en kennissen elkaar tegenkomen en een praatje kunnen slaan. Vooral tijdens evenementen, en tijdens de schoolspitsuren, worden deze intensief gebruikt.

Het is dan ook bijzonder belangrijk dat dit netwerk veilig en gebruiksvriendelijk is. Concrete projecten in de dorpskern zouden als opportuniteit moeten worden gezien om hieraan bij te dragen. Dat kan door ontbrekende verbindingen te realiseren en de kwaliteit van bestaande verbindingen te verbeteren: voldoende breed, veilig, en met een uniforme, comfortabele, herkenbare wegbedekking. Binnen de dorpskern zou bij ingrepen de prioriteit op de zwakke weggebruiker (met name jongeren en ouderen) moeten liggen. Bij kruispunten of overlappings met bestaande autoverbindingen van het trage wegennetwerk zou binnen de dorpskern de prioriteit van voetganger en fietser sterker in de verf moeten worden gezet door verkeerstechnische of symbolische ingrepen.



Foto: Filip Marrécau

REFERENTIES

The background of the slide is composed of several overlapping geometric shapes, primarily triangles, in a variety of colors including teal, yellow, orange, red, and dark blue. The shapes are arranged in a way that creates a sense of depth and movement, with some shapes appearing to be in front of others. The overall aesthetic is modern and minimalist.

- Appleyard, D., Gerson, M.S. & Lintell, M. (1981) Livable streets. Berkeley: University of California press.
- Berglund B, Lindvall T & Schewela D. (2000) Guidelines for Community Noise. Geneva, Switzerland: World Health Organization.
- Blöbaum A. & M. Hunecke (2005) Perceived danger in urban public space, Environment and Behavior, 37 (4), 465-486.
- Buffel, T. (Ed) (2015) Researching Age-Friendly Communities. Stories from Older People as Co-Investigators. Manchester: The University of Manchester Library <http://hummedia.manchester.ac.uk/schools/soss/brochures/Age-Friendly-Booklet.pdf>
- Carrasco, J.A., B. Hogan, B. Wellman & E. Miller (2008) Agency in social activity interactions: the role of social networks in time and space, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 99 (5), 562-583.
- Coleman, J. (1988), Social Capital in the creation of Human Capital, American Journal of Sociology, 94, S95-S120.
- De Boer, N., van der Lans, J. (2011) Laat meer over aan de zelfredzame burger, Tijdschrift voor sociale vraagstukken, 65 (9), 20-25.
- Devos, T. & M. Loopmans (2016) Sharing embodied meanings of place, KULeuven: EES Working Paper.
- Gehl, J. (1987) Life between buildings. New York: Van Nostrand Reinhold
- Gehl, J. (2010) Cities for People. Washington: Island Press
- Goffman E. (1959) The presentation of self in everyday life. New York: Double Day Anchor books.
- Granovetter, M. S. (1973), The Strength of Weak Ties, American Journal of Sociology, 78, 6, 1360-1380.
- Jacobs, J. (1961) The death and life of great American cities, New York: Vintage.
- Koskela, H. & R. Pain (2000) Revisiting fear and place: women's fear of attack and the built environment, Geoforum, 31 (2), 269-280.
- Kusenbach, M. (2006). Patterns of neighbouring: practicing community in the parochial realm. Symbolic Interaction, 29(3), 279-306.
- Lefebvre, H., Guillerme, A. (1992) Eléments de rythmanalyse. Introduction à la connaissance des rythmes, Homme et la société, 26 (104), p.137

- Lofland, L. (1998) The Public Realm. Exploring the City's Quintessential Territory, New York, Aline de Gruyter
- Loopmans, M., Leclercq, E., Newton, C. (2011) Plannen voor mensen:handbook sociaal-ruimtelijke planning, Antwerpen: Garant.
- Loopmans, M. & Thissen, F. (2015). Leefbaarheid en het Vlaamse platteland als woondorpenennetwerk, in Belmans, L. (ed.) Hoera Open Ruimte! Plattelandsbeleid in steden en gemeenten, Brussel: Politeia, 108-121.
- Lynch, K. (1960) The Image of the City, Cambridge: MIT Press.
- Oosterlynck, S., Cools, P. (2012) Lokale initiatieven als bouwstenen van sociale innovatie, Armoede en sociale uitsluiting. Jaarboek 2012, 193-212.
- Putnam, R. (1995), Bowling Alone: America's Declining Social Capital, Journal of Democracy 6, pp. 65-78.
- Putnam, R. (2000), Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community. New York: Simon and Schuster.
- Sager, T. (2016) Activist planning: a response to the woes of neo-liberalism? European Planning Studies, 24(7), 1262-1280.
- Scott, J. (1998) Seeing like a state: How certain schemes to improve the human condition have failed. New Haven & London: Yale University Press.
- Soenen R. (2006) Het kleine ontmoeten, over het sociale karakter van de stad, Antwerpen: Garant.
- Thissen, F. & Loopmans, M. (2013). Dorpen in verandering. Rooilijn, 46 (2), 80-89.
- Tillema, T., Dijst, M. & T. Schwanen (2010) Face-to-face and electronic communications in maintaining social networks: the influence of geographical and relational distance and of information content, New Media & Society, 12 (6), 965-983.
- Vanempen, E. (2008). Ruimte als een frame voor integratie in strategische ruimtelijke projecten. Een casestudie onderzoek in rurale condities. Ruimte & Planning, 28 (1), 19-31.
- Venhuizen, H., & Landry, C. (2010). Game urbanism: manual for cultural spatial planning. Valiz.
- Vlaams Ouderenraad (2013) Leeftijdsvriendelijke gemeente: een hefboom voor actief ouder worden. Brussel, België



- 🌈 Wellman, B. (2001) Physical Place and Cyberplace: the rise of personalized networking, International Journal of Urban and Regional Research, 25 (2), 227-252.
- 🌈 Whyte, W.H. (1980) The social life of small urban spaces. Washington, DC: The Conservation Foundation.
- 🌈 Woolcock, M. (1998), Social Capital and Economic Development: Towards a Theoretical Synthesis and Policy Framework, Theory and Society, 27, pp. 151-208.
- 🌈 World Health Organisation (2007) Global age-friendly cities: A guide. Geneva, Switzerland: WHO

Colofon

Het praktijkboek OMGEVING OP MENSENMAAT werd samengesteld en uitgegeven in opdracht van de provincie van West-Vlaanderen. Het is de neerslag van 7 gemeentelijke begeleidingstrajecten.

Auteurs & begeleiders :

Maarten Loopmans & Filip Marrécau

Met de medewerking van :

de diensten Gebiedswerking, Ruimtelijke Planning en Welzijn/Wonen van de provincie West-Vlaanderen en in het bijzonder de projectbegeleiders Katrien Devliegher, Bert Kestelyn, Jan Leicher, Tim Van Beveren, Anne Vandermeulen, Silvie Vanhoutteghem, Filip Van Lancker, Lieven Veulemans en Ingrid Vyvey.

Grafische vormgeving: Philip Gesquière, Grafische dienst, provincie West-Vlaanderen

Druk : Grafische dienst, provincie West-Vlaanderen

Verantwoordelijke uitgever:

Ingrid Vyvey, dienst welzijn, provincie West-Vlaanderen

Depotnummer : D/2016/0248/23

OMGEVING OP MENSENMAAT is de opvolger van het veelgelezen handboek voor sociaal-ruimtelijke planning *Plannen Voor Mensen*. Als praktijkboek wil het beleidsmakers en burgers in kleine en grote steden en gemeenten wapenen om de sociale meerwaarde van dorps- en stadsontwikkelingsprojecten te versterken. Dit boek houdt een pleidooi voor integrale projecten, waarin ruimtelijke en sociale professionals samen aan de kar trekken voor meer leefbare dorpen en wijken.

De tekst biedt een overzicht van de meest actuele wetenschappelijke kennis over de interactie tussen bebouwde omgeving en sociale praktijken en processen zoals ontmoeting en sociale cohesie. Aan de hand van concrete praktijkvoorbeelden in 7 verschillende West-Vlaamse gemeenten en steden wordt vervolgens onderzocht hoe dorps- en stadsontwikkelingsprojecten op deze processen kunnen inspelen. Het boek schetst een beeld van het ideale sociaal-ruimtelijke planningstraject en de kritische succesfactoren om tot een dergelijk traject te komen. Tenslotte laat het ook zien hoe met vernieuwende methoden overleg, dataverzameling en participatie sterker met elkaar kunnen worden verweven.

Maarten Loopmans is doctor in de Sociale Geografie en hoofddocent aan de afdeling Geografie van de Katholieke Universiteit Leuven. Hij doceert tevens in de master Sustainable and Territorial Development en de master Architectuur aan dezelfde universiteit. Hij doet onderzoek naar stads- en plattelandsontwikkeling, diversiteit en sociale ongelijkheid, en de sociaal-ruimtelijke dimensie van milieuproblemen. Hij is mede-auteur van het handboek *Plannen voor Mensen*.

Filip Marrécau behaalde een master in de geografie aan de KULeuven en is freelance onderzoeker van sociaal-ruimtelijke problemen. Daarnaast heeft hij een lange ervaring als coach en coördinator in de sociaal-culturele en de logistieke sector.

Eindelijk nog eens een optimistisch verhaal over woondorpen. De auteurs van *Omgeving op mensenmaat* vertellen op overtuigende wijze hoe 7 dorpsvernieuwingsprojecten niet alleen de ruimtelijke maar ook de sociale kwaliteit van deze dorpen voorop stelden. Hun inzichten zijn verwerkt in dit heerlijk hands-on leerboek, vol praktische adviezen, inspirerende voorbeelden en verwijzingen naar sleutelwerken. Allemaal hapklaar en op maat van beleidsmakers en ondernemende burgers. Meer van dat.

Oswald Devisch, dorpen- en stedenbouwkundige, Universiteit Hasselt

Dorpen in Vlaanderen veranderen. Ingrijpend en in een steeds hoger tempo. Voorheen autonome dorpen transformeren tot woondorpen binnen een regionaal netwerk. Dat heeft belangrijke gevolgen voor de wijze waarop bewoners hun omgeving beoordelen. Dit leerboek geeft lokale bestuurders, professionals en actieve bewoners inzicht in de kennis die er bestaat over de relatie tussen mens en omgeving. De ambitie om met ruimtelijke ingrepen de kwaliteit van het leven in dorpen of stadswijken te verbeteren vraagt niet alleen om kennis over de relatie tussen mens en omgeving. Het vraagt ook om het bijeenbrengen van concrete kennis over de dorps- of stedelijke omgeving waarin het project is gesitueerd. Daarbij zijn visie en creativiteit onmisbaar. Het blijkt bovendien noodzakelijk om alle betrokken partijen rond analyse en ontwerp bijeen te brengen. Niet alleen de bestuurder en de professional, ook de bewoner moet serieus genomen worden.

Frans Thissen, Sociaalgeograaf, Universiteit van Amsterdam